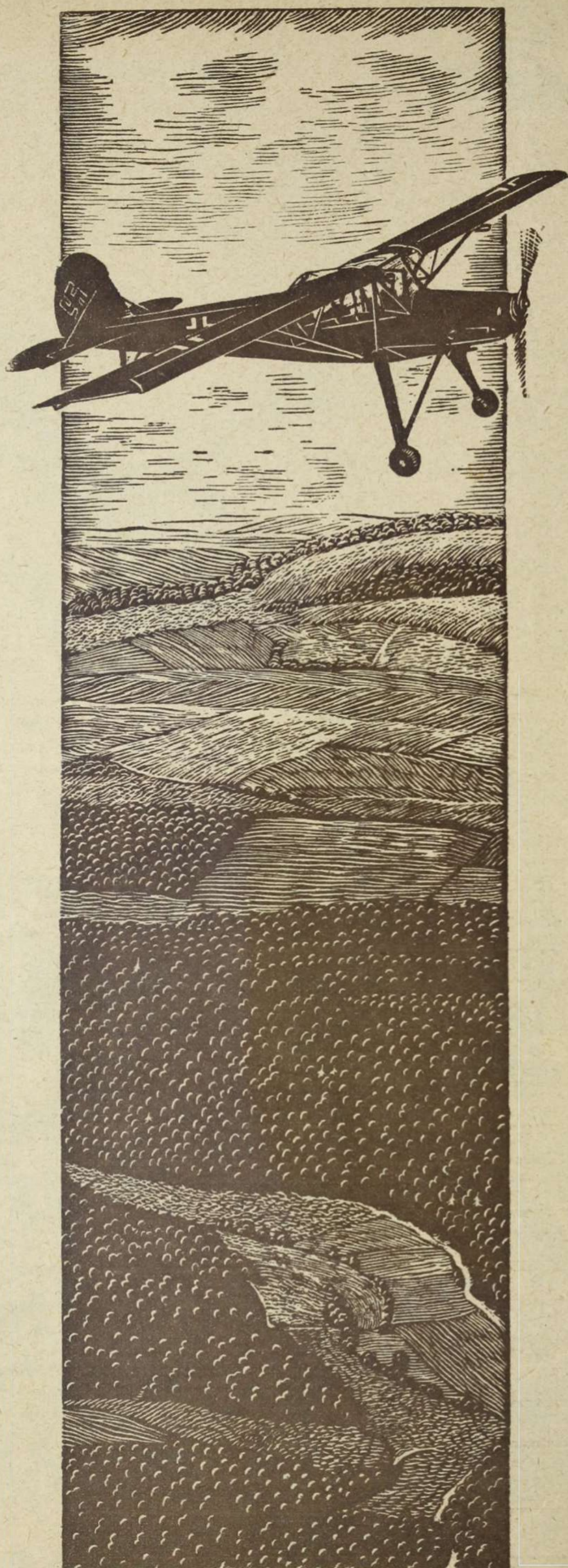
MAGYAR SZÁRNYAK

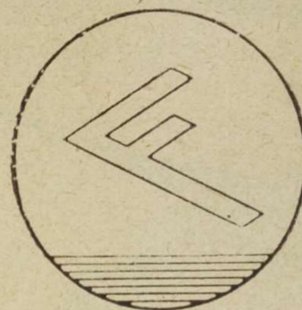
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN

1942 OKTÓBER 15. (V. ÉVF. 20. SZÁM)

Lelőtt szovjet bombázó . . .

ÁRA 50 FILLÉR





Bárhol felszáll és leszáll

A korszerű német hadvezetést jellemző nagyszabású mozgóháború különleges eszközöket igényel, hogy a harchelyzetről mindenkor pontos értesüléseik legyenek és a legelső vonalakban harcoló csapatokhoz is parancsokat juttathassanak el. A német véderő kiváló összekötőgépe, mely egyedülálló repülőteljesítményei folytán bárhol fel- és leszállhat, a Fieseler »Storch«, melynek gyártója a

GERHARD FIESELER WERKE G·M·B·H KASSEL

MAGYAR SZÁRNYAK
REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT RIVISTA AERONAUTICA
ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * V. ÉVFOLYAM 20. SZÁM * BUDAPEST, 1942 OKTÓBER 15

VITTORIO MUSSOLINI REPÜLŐKAPITÁNY
a „Magyar Szárnyak" útján üzen a magyar repülőifjúságnak



A téma, amiről beszélünk, a repülés. legközelebb áll hozzá. Most nem egyenruhában van, gyapjú sportöltönyt visel, kihajtott nyakú fehér sportinget, széles-talpú sportcipőt.

— Tessék helyet foglalni — mondja s leülünk a széles, kényelmes fotelekbe. Nem tudok olaszul, tolmács útján beszélgetünk. Kiszabott interjúnak indul a beszélgetés, de egyre jobban belemelegszünk.

— Figyelemmel kísérjük az olasz repülősajtót és jóideje nem találunk benne semmiféle híradást — mondom — sportrepülésről. Mi az oka ennek?

— Az, — feleli Mussolini repülőkapitány — hogy nálunk, Olaszországban a háború alatt szünetel a sportrepülés. Mi a repülést teljesen és kizárólag a háború szolgálatába állítottuk. Ami gépben, pilótában, üzemanyagban, tehát a repülés összességében rendelkezésre áll, a háború kimeneteléért szolgál. Mi, olaszok, rekordokat, eredményeket a repülésben egyesegyedül a háború területén tudunk most felmutatni. Az eredmények így a hadirepülés történelmében lesznek számottevők, nem a sportrepülésben.

— Teljesen. A modelezéstől kezdve a repülés legmagasabb fokáig mindenben a háborút szolgáljuk — folytatja. De az nem jelenti azt, hogy a mi fiatalságunk a repülőképzést illetően bármiben is lemaradna. Sőt: az olasz ifjúsági szervezetben fiatalságunk a repülés minden ágában a lehető legrészletesebb és legalaposabb kiképzést kapja. Külön — gimnázium- vagy kollégiumszerű — repülőiskolázásunk van Róma mellett. Eredményeink az ifjúság általános repülőoktatásában igen jelentősek.

Megkérdezem, hogy számontartják-e Olaszországban a magyar sportrepülés teljesítményeit?

— Megvallom: állandó számontartásra most nem érünk rá, mert a háború teljesen leköti repülőéletünket. Megfelelő szervünk azonban nyilvántartja a magyar sportteljesítményeket is.

— Kapitány úr — mondom — megtekintette a hármashatárhegyi telepet, ahol vitorlázóképzésünk központi részét látta. Kérem, mondja meg őszintén, hogy milyen benyomásokkal távozott a Hegyről? Mennyire értékeli a terepet? Mennyire a magyar vitorlázórepülés mai állapotát?

— Nálunk, — feleli — Róma mellett van egy kisközség, ott van kiváló vitorlázóterepünk. A hármashatárhegyi terep valóban ideális. Hiszen igazán minden irányban használható. A lejtőmenti vitorlázás oktatására és elsajátítására pedig kívánni sem lehet különbet. Igazi vitorlázóparadicsom.

Felém fordul és ahogyan mondanivalóit kíséri, ahogy mozog, előrehajol, belenéz az ember szemébe, önkéntelenül figyelem. Szerény. Magabiztos. Látszik rajta, hogy az új Európa fiatalságának hivatott vezetőegyénisége. Néha teljesen a Duce. Buzogó egészség, kiteljesült férfiasság. Széles váll, erőteljes és mégis finom mozdulatok. A tolmács szavaira sűrűn mondja:

— Si, si! Igen! Helyes! ...

A Hegyen találkozott a magyar repülőifjúsággal:

— Sajnos, nem volt alkalmam a kiképzés részleteibe betekinteni, de a rövid látogatás alkalmával is meggyőződtem az engem közelről érdeklő dolgok itteni állásáról. A magyar repülőifjúság felszerelése — gépben, ruházatban — kifogástalanul érett. A magyar fiúk — és ezt látni különösen jól esett — megjelenésben öntudatosak. Fegyelmezettségük mintaszerű. Felkészültségük igazán elsőrendű. Tudja, az ilyesmit meg lehet állapítani az első ránézésre. Nékem nagyon tetszett a fiúk fegyelmezett viselkedése.

Közbevetem, hogy a Bollmann Béla által bemutatott »vitorlázó akrobatikára« kissé büszkék vagyunk, mert az M. 22., amellyel műrepült, színmagyar szerkesztésű és építésű teljesítménygép.

— Nékem is nagyon tetszett. A gép megjelenése, formája, kivitelezése, főleg vonalazása teljesen korszerű.

Tolmácsoltatom, hogy Vittorio Mussolini repülőkapitányban mi nemcsak a Duce fiát tiszteljük, hanem a most születő új Európa ifjúságának egyik vezérét is.

— Kérem, kapitány úr, szíveskedjék őszintén megmondani, hogy a magyar ifjúságot, szerepét, eddigi tapasztalatai alapján, mire értékeli?

Nyomban kész a válasszal:

— Németországhoz és Olaszországhoz mérten, — ahol az ifjúság lelkiekben-testiekben új képzése hamarabb megkezdődött, a magyar ifjúság általános képzése, hogy úgy mondjam, »elmaradt«, de a leghatározottabban mondhatom: az új Európa követelményeit illetően a legjobb úton halad. Tudom, hogy a magyar fiatalság nemcsak repülésben, hanem az új Európa által megkívánt összes feladatkörben adottságainál fogva a legmagasabb igénybevételre alkalmas. Most, háborúban, engedje meg, mindezt katonai vonatkozásban foglalom össze: A magyar ifjúság katonai értelemben is a legelsőrendűbb. Én nem lehettem még részese az első világháborúnak, de tudom, hogy amikor a sors rendelkezése folytán katonailag szembenállottak, nékünk, olaszoknak módunkban volt megismerni és tisztelni a kiváló magyar katonaerényeket. Nos, ezek a kiváló erények — tapasztalataim szerint is — kiteljesedve vannak meg és élnek a magyar ifjúságban.

— Mindez vonatkozik elsősorban a repülésre, amelynek adottságai révén a magyar ifjúság rátermett és hivatott művelője. Mélységesen megrendített engem is Horthy István kormányzóhelyettes úr hősi halála. Közelről és nagyon jól ismertem. Tudtam célkitűzéseit. Ő az újjáéledő magyar repülés megszemélyesítője volt. A magyar repülőifjúságnak azt üzenem: példaképét és eszményét hősi elmúlása után fokozottan kövesse. Én bízom a magyar faj erényeiben, abban, hogy az új magyar repülés a megrendítő csapást nem érzi olyan mértékű veszteségnek, amely feltörekvését megakasztaná. A nagy nemzeteket a nagy tragédiák csak erősítik, edzik. Az új jövőért még sokat kell dolgoznunk repülővonatkozásban. Ebben a munkában tetemes részt kell vállalnia a magyar repülőifjúságnak.

A beszélgetés befejeződött. Erőteljesen kezetszorít és így búcsúzik:

— A viszontlátásra!



LÉGIHÁBORÚ

1942 szeptember 28-tól október 13-ig

A kora őszi napok még az arcvonalak egyik szakaszán sem jelentették a hadműveletek hevességének a csökkenését. Sztalin szeptember utolsó napjaiban nagyhangon, inkább propaganda hatásul szánva, *általános támadási parancsot adott* a szovjet haderőnek Murmanszktól Tuapszeig. Ezzel szemben megállapítható, hogy október elején mindenütt a németek és szövetségesek támadnak és küzdenek a még idén elérendő célokért. Különösen a Kaukázus vidékén erősödött meg a harc, ahol a német támadás a feketetengeri kikötők és részint a grozniji olajmezők ellen teljesen kifejlődött.

A háború őszi alakulásánál nagyobb figyelmet érdemelnek azok a sajtóviták, amelyek az *egyesült nemzeteknek* nevezett demokrata-bolsevista blokk vezetési egyenetlenségeire mutatnak rá a Sztalin-nyilatkozat közzététele óta. Ellenségeink hadvezetése sohasem volt egységes és nem is lesz. A Szovjet a saját arcvonalát tekinti legfontosabbnak, ide kíván minden erősítést és ezzel kapcsolatban kér a második európai háborús arcvonal megteremtésén keresztül könnyítést. Az USA Japánnal akar leszámolni, illetve Japán felé akarja főerejét alkalmazni és korszerű hadianyagát felhasználni. Anglia a Közel- és Közép-Keletet és Indiát félti. Ellenfeleink tehát a hadvezetés célkitűzéseiben, csak annyiban értenek egyet, hogy a Szovjet nagy bajban van, meg kell őt menteni nyilatkozatokkal, ígéretekkel és jövő tervek közzétételével és egyelőre valami hadianyaggal. Nagy vállalkozás, második front, stb., ma nem időszerű, mert mérhetetlen anyagi és esetleg félmilliós emberveszteséggel járna, sőt nem is segítene. Az orosz tél, amivel tavaly minket akartak elintézni, a télen nehezen elviselhető nélkülözések a legsúlyosabb próba elé állítják a szovjet hadsereget.

A szovjet hadsereg belső ügyeiről, nevezhetjük válságnak is, a legkülönbözőbb hírek érkeztek. Eltörölték a pártmegbizottak, a politrukok hatalmát, de úgy, hogy parancsnoki tanfolyamokat végeztetnek a legjobbakkal és 2—3 hónap mulva mint század- és zászlóaljparancsnokok jelennek meg a csapatok élén. Ez a fejlődés méginkább növeli ezeknek a politikailag megbízható, de csak igen kevés katonai tudással rendelkező vezetők szerepének súlyát a szovjet hadseregben. A közeljövő eldönti, hogy segít ez még a keleti háború kimenetelén vagy nem. A Sztalin—Szaposnyikov csere sem egészen világos. Nagyobb súlya lesz a tábornokoknak és a katonai mérlegelésnek a szovjet hadvezetésben vagy csak próbálkozás az egész és a súlyos hadihelyzet diktálta ideiglenes megoldás Szaposnyikov hatalmának növelése? Bizonyára vannak igen súlyos okok odaát ellenfeleinknél, hogy az anyag- és élemiszerhiánnyal fenyegető és téllel súlyosbodó közeli jövő miatt idegesség, elkedvetlenedés és bizalmatlanság jelei mutatkoznak.

Churchill viszont nem nyilatkozik, nehogy a németeknek segítsen bölcs és átgondolt nyilatkozataival. A második front, a tengeri szállítások hatásosabb biztosítása, a hadiiparfejlesztéssel felmerülő nyersanyaghiány kiküszöbölése mind a jövő kérdőjelén maradnak. Mióta Brazilia hadatüzent, nagyobb a mozgás az egymástól legkisebb távolságra fekvő amerikai és afrikai partrészek között. Úgylátszik, Dakarra komolyan sandítanak az angolszász fegyvertársak, miután Madagaszkár szigetén olyan olcsó babérokat arattak.

Az elmult két hét a német vezetők erélyes és tényekre alapított közlésein kívül, ellenségeink táborából is nyilatkozatokat, beszédeket. Sztalin elkeseredett levele, Halifax nyekergő beszámolója a világ nyersanyaghelyzetének a szövetséges nemzetek számára igen kedvezőtlen alakulásáról. Végül Churchill semmitmondó beszéde a legnagyobb jóindulattal sem nevezhető egy győztes vagy győzelem előtt álló világszövetség öntudatos, magabízó megnyilatkozásának. Inkább burkolt beismerés ez mind, beismerése annak, hogy eddig semmi céljukat megvalósítani nem tudták se a kontinensen, se a tengereken, sem a levegőben. A lenézett olasz a Földközi-tengeren, a megvetett sárgák a világ leggazdagabb szigetein és a gyűlölt németek minden európai harctéren és a levegőben egységesen haladnak a győzelmek útján a végső győzelem felé.

*

Keleten nagy katonai sikerek alakultak ki a Ladoga-tó—szentpétervári szakaszon, az Ilmen-tónál és a Kaukázusban. A német légifölény mindenütt megsemmisítő. A szovjet repülőveszteség tizenháromszorosa a német veszteségnek és az elmult tíz nap alatt 428 gép volt. A légitevékenység főleg Sztalingrádnál és a Kaukázusban erősödött.

A német katonai kőnyomatos szerint ritkán fordult elő a mostani háborúban az, hogy repülőerők oly tömegesen álltak volna kis arcvonalszakaszon egymással szemben, mint most Sztalingrádnál. A német és szövetséges légierő a volga—sztalingrádi fronton főleg harci és zuhanóbombázó, a szovjet csata- és vadászgépek tömegét vonta össze. A szovjet vadászok minden igyekezete azonban hiábavaló volt, nem tudta a német bombázók súlyosabbnál-súlyosabb támadásait elhárítani. Sztalin városát a német bombázók a földdel teszik egyenlővé. Ez tervszerűen halad az erős szovjet légvédelmi erők alkalmazásának dacára. A német bombázókat biztosító Messerschmitt vadászgépes alakulatok szinte korlátlan urai a légtérnek és olyan légigyőzelemsorozatokat arattak, mint még soha. A gyakorlott német vadászok és a harcot sokszor félbeszakító szovjet vadászrepülők küzdelme teljesen egyenlőtlen harc volt a nagy szovjettömegek dacára. A német szakértők benyomásai szerint a légiharcokba folytonosan bevetett újabb és újabb szovjet tartalékok pilótái repülési tudás tekintetében igen gyengék. Kiképzésük befejezetlen, azért is oly nagy a veszteségük. A szovjet repülőanyag is teljesen kevert, vadonatúj





A német légihaderő újabban gumicsónakot tartalmazó mentőbójákat használ

gépek mellett egész öregek is vannak. A nyersanyaghiányt igazolják azok a tények, hogy a lelőtt szovjet gépek között sok helyütt alkalmazzák aluminium helyett újabban a fát.

A német légierő sakkban tartja Asztrachántól Kujbisevig a Volga mögötti területet is és állandó bombatámadásokat végez az utánpótló vonalak ellen. Friss lendületet adott a kaukázusi körzetben harcoló csapatok nehéz harcának. Eredményesen támogatta a volchovi arcvonalon, a Ladoga-tónál és a Névánál folyó harcokat.

A Szovjet északi arcvonalán már fagypont körüli a hőmérséklet, de még 2—3 hétig lehetséges nagyobb harctevékenység. Délebbre a Don—Volga-szektorban még néhány héttel később köszönt be az orosz tél. A Kaukázus északi átjáróin már havazik, de lent rivierai időjárás van. A téli háborúra felkészültek a hadviselők és a német csapatoknak tavalyi tapasztalatai alapján kétségkívül könnyebb lesz az idei, mint a váratlanul betört tavalyi hideg tél átvészelése. Uj téli szállító és harceszközökről is vannak hírek, de mindenesetre korlátozódik a hadi tevékenység keleten már csak azért is, mert a tengelycsapatok céljukat addig elérve, védelembe fognak átmenni.

*

P. 47 vadásszal fognak bemutatkozni.

A tengeri háború az Atlanti-óceánon erősödött és a német tengeralattjárók már a csapatszállító gyors amerikai hajókra is rávetették magukat. A több, mint egymillió tonnányi szeptemberi elsüllyesztett hajótér egyedülálló eredmény ebben a háborúban. Hiába a lassú hajókaravánrendszer, hiába egyes gyorsjáratú segédcirkálók kisebb csoportokban való külön indítása, végül hiábavaló a felfegyverzett hajók egyenkénti indítása. A német-olasz-japán búvárhajók tökéletes támadási eljárásának az indított hajók 20—40 százaléka áldozatul esik. A nyugatafrikai partok felé küldött nagyobb csapatszállítást biztosíthatta az amerikai Mississippi osztályhoz tartozó csatacirkáló is, amelyiket a Barbarigo olasz búvárhajó elsüllyesztett. Olyan arányban vesztik szállítóhajóikat az angolszászok, hogy a tengerentúl és Angliában a legfontosabbnak a hajótérveszteségek pótlását tekintik és csak másodsorban beszélnek a második arcvonalról.

Az amerikaiak megint valami egyedülálló dolgon törik a fejüket: *Amerikát minden hadszintérrel összekötő, tehát az egész világot behálózó óriási légi szállító szolgálaton.* Azt állítják, hogy ez az áldozat nem lesz hiábavaló, mert amint az elmult világháború nagy gépesített utánpótló szolgálatából fejlődött ki a háborúutáni tehergépkocsiforgalom, — főleg Amerikában — ugyanúgy lesz most a légi szállítószolgálatból a jövő béke nagy, világkörüli légiforgalma. Egyelőre a szállítórepülőgépre és a 2—3 tonnás vontatott motornélküli gépekre a háborúban van szükség, és pedig az angolszászoknak a hajótérhiány miatt.

Közeli, távoli és *tengerentúli* légi szállításra három különféle szállító repülőgéptípust akarnak gyártani. Az első kettő kétmotoros, az utolsó négymotoros repülőgép, illetve repülőhajó. Hogy mi lesz a harci és felderítő gépek és azok személyzetének fejlesztésével, úgylátszik, nem fontos. Fontos az, hogy ezzel a nagyszabású tervvel egy időre megint elvakították az USA-közvéleményt, amelyik aggódva számolja a csatahajók, cirkálók lassan bevallott elsüllyedését és a kereskedelmi hajótér sorvadását. Az angol flotta még teljes létszámú volt, amikor az angol admirálisok a búvárhajót a tenger szegényeinek harceszközéül nevezték el. Hát ezek a lekicsinyelt búvárhajók a repülőgépekkel együtt okozzák ma a legtöbb gondot és bajt a tengerentúl.

*

A nyugati légiháború az északi tenger partvidékének egész hosszában és lefele egész Münchenig terjed, már amerikai bombázók részvételével. A százalékos veszteség az angolszászok részéről változatlanul igen nagy. A német támadások Anglia ellen kisebb erőkkel, de megszakítás nélkül tovább folynak. Az angol légügyi miniszter a Németország és a kontinens elleni légitámadásokban erre az évre 1370 gép elvesztését ismeri be. Valóságban az angolszász légierő vesztesége a nyugati és afrikai hadszintéren az 5000 repülőgépet is meghaladja.

A gyártási és termelési háború Európa és Amerika között tovább tart és ismerve az összes nehézségeket, amik a rohamos fejlesztéssel kapcsolatban Amerikában is fellépték, nem valószínű, hogy az egész európai haditermelés megszervezése után Amerika lépést tudna tartani Európával.

*

Észak-Afrikában nincsenek, csak felderítő harcok, de ott valami készül. A legutolsó légi felderítési eredmények nagy angol csapatösszevonásokat állapítottak meg. Az északafrikai német-olasz légierőt fájdalmas veszteség érte legkiválóbb vadászszázadparancsnokának, Marseille századosnak tragikus repülőhalálával. De jönnek az újak, akik a kiváló elődök példáin lelkesülve vívják tovább légiharcaikat a végső győzelemig.

Málta bombázása, Alexandria és a nilusvölgyi repülőterek bombázása is folytatódik, teljesen egyforma erejű ellenfelek állnak itt egymással szemben, csak a jobbik vezér van a tengely oldalán, Rommel tábornagy személyében.

*

Japán harcai Uj-Guineán és a Salamon-szigeteken eredményesen fejlődnek a döntés felé. Nem sikerült az amerikaiaknak nagy hajó- és emberveszteségük dacára, semmi eredményt elérni Japánnal szemben. A távolkeleti szigetvilágban megvetette biztosan a lábát a japán katona. A japán flotta mindenütt felveszi kiváló légierejére támaszkodva a harcot a felbukkanó amerikai hajóhadak ellen és mindig eredménnyel.

B. T.

Éjszakai felszállás előtt



Útban...



Hazaértünk...



Menetkész a »Darázs«

Készenlétben…



A megtépázott Ju. 52.



A megtépázott személyzet

Seregélyveszély

Ilyent sem ért meg sok pilóta, mióta az ég szárnyasainak vetélytársaként a gépesített madár is megjelent a levegőben...

A repülés hőskorában, mikor az első pilóták átmerészkedtek az Alpesek hegyláncain, Chavezzel, a Simplon-hágó átrepülőjével történt meg, hogy Bleriot monoplánján nagyon közel talált elsuhanni egy sziklaorom felett, amelyen egy sas fészkelt. A fenséges magányában felriasztott és kicsinyeit féltő bérci sas nekirepült az előtte ismeretlen ellenségnek. Talán csak úgy, mint a gyermek, amely torkaszakadtából ordít a robogó vonatra, hogy ösztönszerű félelemérzetét palástolja, de vad elszántsággal, csőrével hasogatva a szárnyak borítását, míg bele nem került a légcsavar szelébe, amely kegyetlenül a mélységbe sujtotta.

Chavez Bleriotja 70—80 km gyorsasággal repült, ezt bírta percekig a madarak királya is. De, hogy korszerű, 200 km-en felüli sebességgel száguldó durál Góliát akadjon össze a levegő Dávidjával s hellyelközzel biblikus sorsra jusson apró ellenfelével szemben, azt még a legmerészebb fantázia sem tudta volna elképzelni. Pedig Oszlányi Zoltán kalandja csaknem így végződött.

Valahol Oroszországban szállott fel a jó öreg hárommotoros »Tante Ju«-val, hogy az egyik tábori repülőtérre átrepüljön. Mellette a rádiótávirász és a szerelő, mögötte a kabinban három utas ült. Egészen alacsonyan, csaknem a fákat súrolva repültek céljuk felé, hogy elkerüljék az alig néhány száz méter magasan lógó felhők közt bujkáló Raták meglepetésszerű támadását.

Már közeledtek céljuk felé. A hullámos dombokkal tarkított terepen learatott búza- és rozstáblák sárgállottak s Oszlányi pontosan követve a talaj alakulatát, minden domb felett átemelte, majd a völgyben süllyesztette a hatalmas fémmadarat. Talán tíz kilométerre a repülőtértől egy magasabb domb állta útjukat, — Oszlányi lassan emelkedik az 52-essel s 8—10 méter magasságban követi az előtte széttáruló lanka hajlatát.

Alig száz méterre előtte váratlanul furcsa füst emelkedik fel a tarlóról. A fekete gomolyag szétterül s mint sötét felhő zárja el pillanat alatt a láthatárt... Oszlányi szeme riadtan mered a villanásszerűen feléje csapódó árnyékra s döbbenettel ismeri fel: seregélyek!

A következő pillanatban villanásszerűen játszódik le az összecsapás. A felriadt madárcsapat tízezernyi tömege hatalmas kolonckén vágódik a gép motorának, szárnyainak. Egy éles csattanás és száz meg száz seregély véres roncsa málik széjjel a gép fémburkolatán. A légcsavarok belekaszálnak a gomolygó tömegbe s vad erővel verik hátra a cafattá rongyolt tetemeket, amelyek bezúzzák a pilótaülés triplex ablakait is.

Az összecsapás pillanatában Oszlányi ösztönszerűen szeme elé kapja balkezét s így az ablaküvegek szilánkja csak kis sebet ejt szeme alatt. Arcába véres cafatok vágódnak s egész fejét elönti a roncsá szakadt madarak kiömlő vére. Míg balkezével a látását akadályozó szennyet törli szeméből, belehúz a magassági kormányba, hogy a gépet a domboldalon átemelje. A kitört ablakon keresztül áramló hatalmas légcsapás a középen ülő rádióst a felszöktetés pillanatában hátradobja, nekiesik az ajtónak s azon át a kabinba hanyatlik. A csattanásra ijedten előrejövő utasok pillantása a kormánynál ülő pilóta és szerelő vérben úszó arcát éri. Döbbenten hőkölnek hátra: mi az — gránát telitalálat?... Véres madárhullák sodródnak a kabinba s a szél orkánszerűen zúg a gép törzsén keresztül.

Mindez másodpercek alatt játszódik le. Oszlányi kétségbeesett igyekezette törli arcáról a szennyes, bűzös hullafoszlányokat és igyekszik a bal kisablakon támadt rést rongygyal betömni. Minden vérben úszik, az ablakok átláthatatlanok. A középső motor ráz, a csavar megsérülhetett. Körötte vértől ázott, riadt emberek, de a levegőben vannak s még simán földet kell érnie.

A beáramló szél vadul sivít s hajukat, ruhájukat tépi. Oszlányi még egyre köpködi a szája körül csurgó vért s kihajolva az oldalsó ablakon igyekszik tájékozódni. Utasai még mindig az események hatása alatt vannak, de szerencsére már nincs messze a repülőtér. Egy óvatos kör még, aztán a hűséges öreg madár simán teszi földre »vérben gázolt« utasait.

A gép bizony szánalmas látványt nyujt. A motorburkolat behorpadt, a szárnyak belépő éle olyan, mintha kalapáccsal verték volna össze — dudor dudor hátán. A kiálló részeken, futóműben elakadva még ott fityegnek a szétzúzott madarak tetemei. Szenny borítja a gépet, szárnycafatok és megalvadt vér mindenfelé. De legszánalmasabbak a könnyen végzetessé válható kaland hősei, akiket előbb ki kell hámozni vértől lucskos overalljaikból, hogy aztán alapos mosdatással nyerjenek újra emberi ábrázatot.

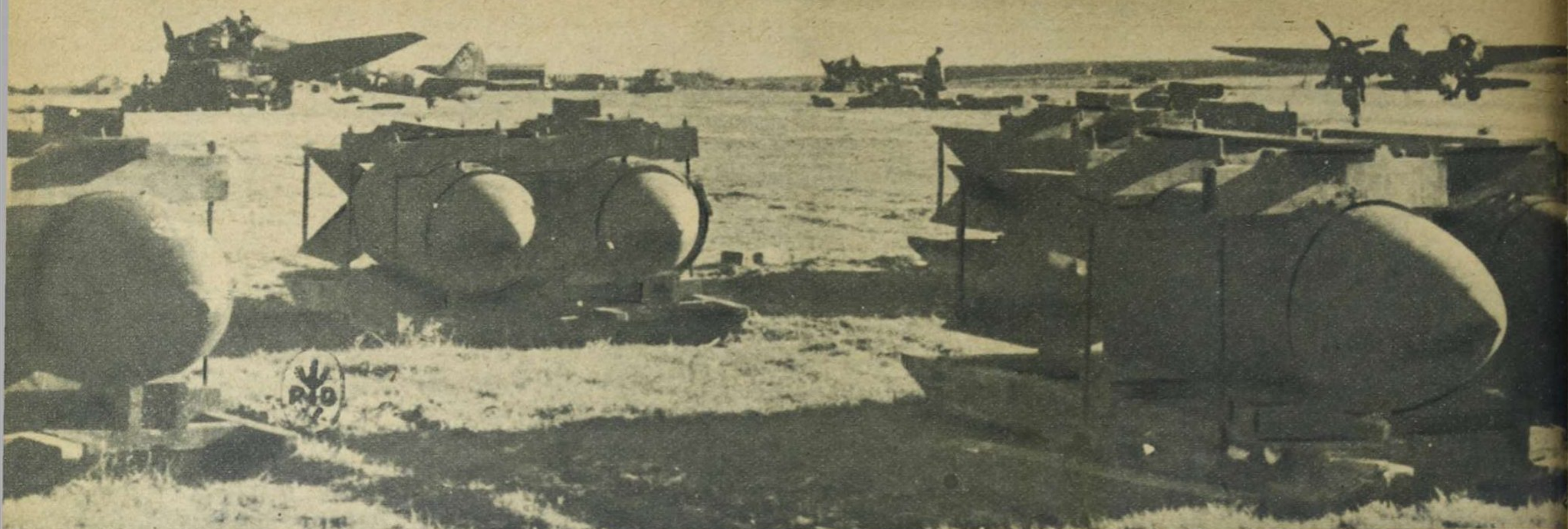
Délután gépkocsin mennek a »baleset« színhelyére. A mezőt madárhullák százai borítják, — olyan a tarló, mintha görények marták volna össze egy tyúkfarm állományát. Orosz purdék szedegetik össze a kevésbé szétroncsolt tetemeket — soha nem várt bőségben mosolyog rájuk évek óta nem látott hús tömege, a sokszor álmodott — jólét.

A műszakiak hitetlenkedve csóválják fejüket... Ezt az összeütközést csak a kitűnő fém állta, — faszerkezetű gép roncsá hullott volna.

De a megilletődöttség fölé kerekedik csakhamar az elpusztíthatatlan humor. Másnap a tett színhelyére karóra tűzött tábla kerül a tarlóra, mintegy tilalomfa az utána következőknek:

Vigyázat — seregélyveszély!

vitéz Hefty



A légierő eddigi szerepe a mostani világháborúban

Előző számunkban vázoltuk a német és angolszász légierők eddigi szereplését a mostani világháborúban és rámutattunk kimagasló teljesítményeikre, amelyek mindig döntő kihatásúak voltak az egyes hadjáratokban.

Elképesztő nagy műszaki felkészültségével és szívós harckészségével a szovjetorosz fél okozta a legnagyobb meglepetést a tengelyhatalmaknak. Emellett szerencsés körülmény, hogy szervezés tekintetében az orosz légierő néhány alapvető hátrányt mutatott fel, ami lényeges előnyt jelentett a szemben álló német légihaderőnek.

Az oroszok nem rendelkeznek önálló légierővel. Kötelékeik közvetlenül a hadseregparancsnokságoknak vannak alárendelve. Ugylátszik, csak különleges műveletekre szerveztek egyes önálló kötelékeket, mint például Leningrád, Moszkva stb. védelmére és újabban hosszútávú bombázó kötelékeket 2000 km körüli messzi célokra. Ennek gépanyaga semleges sajtóhírek szerint amerikai »Liberator«-típusú és ezzel működtek Kelet-Poroszország, a lengyel főkormányzóság és Magyarország területe ellen. Egyébként a légi harccselekmények általában a földi hadsereg céljainak megfelelően alakulnak; a szovjetorosz légierő tehát segédfegyvernemét képviseli a földi haderőnek, úgylátszik, ott nem tulajdonítanak neki háborútdöntő jelentőséget.

Emellett azonban a szovjet sajtó hírverése már a háborút megelőzően Szovjet-Oroszországot a »világ leghatalmasabb légihatalmának« hirdette, melynek katonai értékét a teljes politikai és katonai elszigeteltség miatt senki sem tudta felderíteni. Éppen ezért a bizonytalan helyzet miatt a német légihaderő első feladatának a szovjet légierő megsemmisítését, vagy legalább is alapos megbénítását tűzte ki céljául. Az első napok légi csatái ennek jegyében állottak. Első nap 1941 június 22-én 1811-re, a következő napon 2600-ra és június 26-ig 3500-ra rúgott a szovjet repülőgépveszteség. A negyedik naptól kezdve már kezdetét vehette a földi haderővel való együttműködés és a hátsó összekötővonalak, csapatmozgások, gyülekezések és iparvidékek elleni hatásos támadás. Az orosz haderő eddig mind a földön, mind a levegőben oly veszteségeket szenvedett, amelyeket aligha tud kiheverni. A kaukázusi terület elvágásával pedig az annyira jelentős olajellátásban fognak oly zökkenők beállni, amelyeket az orosz páncélos hadsereg és légierő súlyosan meg fog érezni a jövő év hadműveleteinél.

A német légihaderő a szovjet háború két évében mutatta meg igazi nagyságát és használhatóságát. Vezetői a légi fegyvernem különleges tulajdonságát az utolsó lehetőségig kihasználták, amelyet a technika az összes fegyvernemek közül egyedül neki szolgáltatott; kötelékei a mérhetetlen földrajzi orosz térben gyorsan és függetlenül az útviszonyoktól, vasutaktól idejében érkeztek be, anélkül, hogy hosszadalmas felvonulási és gyülekezési mozgásokra lett volna szükség. A meghatározott percben hullottak az első stuka-bombák a szovjet erődökre, tüzérségi állásokra, ellenséges repülőterekre és vívták ki órák alatt a megkívánt terület felett az összefogott vadászerők a légi uralmat.

A meglepetésszerű megjelenés fölényes repülőerőkkel a megkívánt területen természetesen tekintélyes szervezési előkészületeket követelt meg. Megszokott német alapossággal ezek mindig megtörténtek és a meglepés tényének maradéktalan kihasználása előfeltétele volt minden offenzívának.

Amit a felderítőrepülés ennek előkészítésében és az ellenséges helyzet megállapításában ebben a nagy térben végzett, külön fejezetet képvisel. A téli háború alatt pedig a szállítóosztályok (Ju 52-es kötelékek) minden közlekedési eszköz csődjével egyedül látták el az arcvonalat és az elszigetelt harccsoportokat a legszükségesebb élelemmel, egészségügyi anyaggal és lőszerrel oly módon, ami a csapat osztatlan elismerését és bámulatát kivívta.

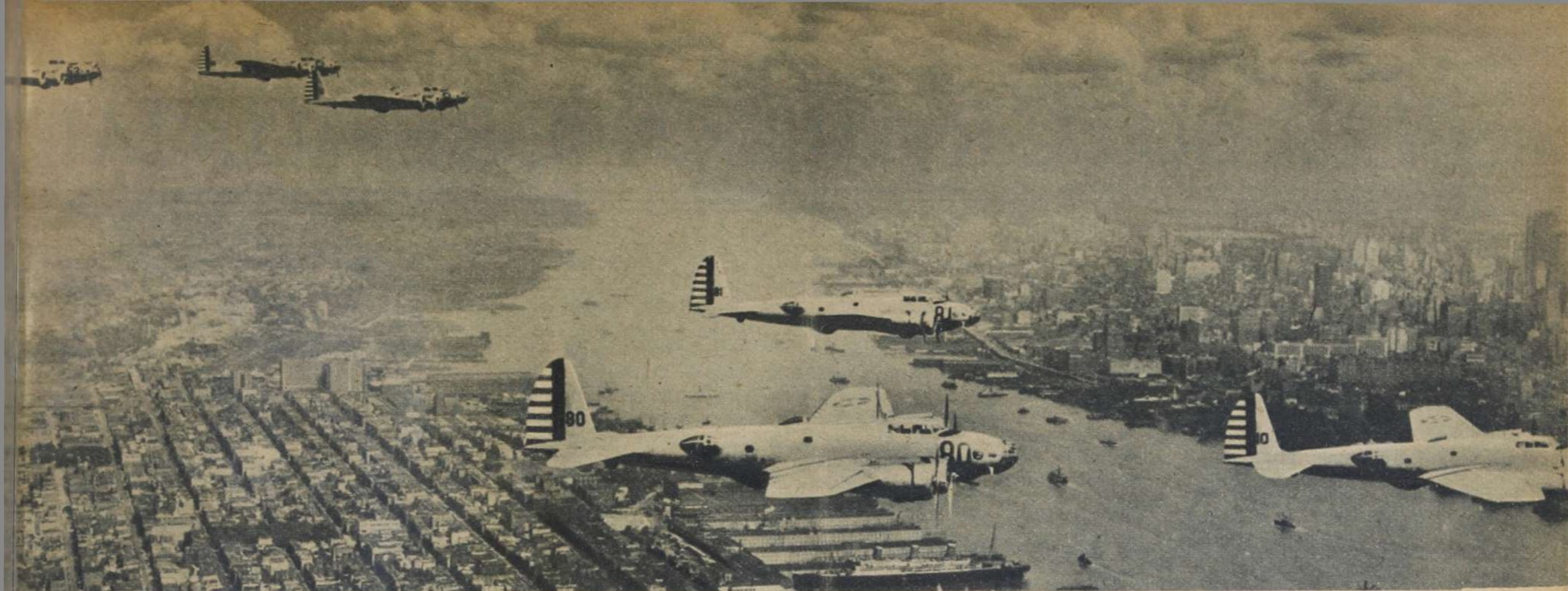
A légierőnek a nagy áttörő csatákban igen nagy szerepe volt; oldalbiztosítást végzett, meghiusította a tartalékerők beavatkozását, összeköttetést tartott a messze előnyomult páncélos erőkkel, ellenséges utánpótlást és visszavonulási utakat semmisített meg.

A nyári offenzív hadjáratok alatt a vadászerők számszerű nagy leküzdési eredményei mellett a bombázóerők különösen a Szovjet embertartalékait mozgató közlekedési hálózat ellen működtek.

A korszerű hadseregek messzemenő motorizálása és mechanizálása erősen megváltoztatta a harceljárásokat. A szovjet hadseregek állandó visszavonulási műveleteikkel igen nehéz helyzetekbe jutottak. A régebbi időkben a gyalogos napi teljesítménye adta meg a visszavonulási ütemet. Ma az üldöző motorja diktálja a tempót. Aki ezt az ütemet nem tudja betartani, azt túlhaladják, bekerítik és foglyul ejtik vagy megsemmisítik. A páncélos és gyorscsapatok diktálják az ütemet a földön, a légierő pedig segít a területileg fellépő ellenállás gyors letörésében és az ellenség állandó nyugtalanításában.

Ezekben az üldözőharcokban a német légihaderő utólérhetetlent teljesített. Az utakra szorított, visszaözönlő járműtömegekben igen hálás célokra talált, azokat szétbombázta s így lényegesen hozzájárult a végleges döntés megalapozásához a két nyári offenzív hadjáratban.

A szovjet légierő nagyságáról nincsenek biztos adataink. Keményen és jól harcolt és már a spanyol polgárháború mutatta, hogy nem szabad lebecsülni a Szovjetunió felkészültségét. A finn-orosz háború viszont arra világított rá, hogy számbeli fölénye ellenére, minőségben alatta marad az európai légierőknek. Olasz források szerint 1941-ben a szovjet légierő 50 repülő hadosztályra (egyenként 3—5 ezreddel) volt tehető, összesen mintegy 15.000 repülőgéppel. Ebből 5500 bombázó,5000 va-



dász, 1500 felderítő lehetett és 3000 darab tartalékgépet képviselt. A háború erre a számadatra rácáfolt, mert a megsemmisített anyag alapján a szovjet légierő elsővonalbeli géplétszáma legalább 20.000 volt. Az orosz légierőt állandó titokzatosság fátyla borította és ezáltal kétségtelenül a meglepés erejével hatott nagy számereje.

A repülőgépanyag minősége és személyzet kiképzési foka természetesen alatta maradt a németekének. Erre, valamint a helytelen felvonulásra voltak visszavezethetők az első napok rendkívül nagy veszteségei. Az oroszok ugyanis a lengyelekhez hasonlóan, ugyanabba a hibába estek és túlelől lévő békerepülőtereiken vonultak fel.

Katasztrófájuknak másik oka kétségtelenül az egységes vezetés hiánya volt. A légierő legnagyobb hadászati értéke abban a tulajdonságában rejlik, hogy pillanatok alatt és teljes erőben azokon a helyeken lehet bevetni, ahol az a döntés szempontjából a legfontosabb. Az orosz légierő sematikusan zónákra osztva a földi erőknek volt alárendelve. Ha valamely területen bekövetkezett a német földi vagy légitámadás az orosz repülőkötelékek a szomszédos zónából sohasem tudtak idejében és gyorsan fellépni, mert esetleg már másképp intézkedtek vele. Kétségtelen, hogy nem könnyű a repülőgépek ezreit egy kézből irányítani, de hogy megoldható, azt a német vezetés megmutatta.

Nem vitás, hogy ma már csak nyomorúságos maradványa van meg az egykor számban oly erős orosz légierőnek és a szovjet légi hatalom kríziséről lehet beszélni. Az elmult évek csatái súlyos veszteségeket okoztak a szovjet légierőnek. Már a tél folyamán világosan észlelhető volt, hogy az arcvonalbeli kötelékek utánpótlásaikat már nem a felhalmozott tartalékállományból, hanem csakis a folyó gyári termelésből kapják. Már ez év tavaszán összezsugorodott a szovjet légierő; csak részét jelentheti eddigi számerejének. Erre mutat az is, hogy a Szovjetunió sohasem kért és fogadott volna el idegen légi segítséget, ha a saját gyengesége erre nem kényszerítette volna.

A nyári offenziva is megerősíti ezt a tényt, minthogy a szovjet légierő nagyobb kötelékek bevetésére már csak a harci súlyterületeken volt képes. Egyidejűleg az is mutatkozott, hogy a déli arcvonalszakaszon bekövetkezett nagy támadásnál a szovjet veszteségek ugrásszerűen felemelkedtek a havi 1500—2000 repülőgépre.

Míg a Szovjetunió a mult nyáron a havi 2000 gépes veszteségeket nehézségek nélkül pótolhatta az óriási tartalékból, most már csak a futó gyártás áll erre rendelkezésre. Kérdés az, hogy most bírja-e a nyári veszteségeket pótolni? A szovjet repülőipar semmi esetre sem lehet olyan teljesítőképes, mint a mult évben, mert egyrészt a hadműveletek révén igen fontos sárkány- és motorépítő telepeket vesztett el, másrészt nyersanyagokat és mellékgyártmány műveket kénytelen nélkülözni. A német támadás előrehaladásával elvész a kaukázusi olaj, a Volgán való szállítási lehetőség és a megmaradt repülőipari gyárak veszedelmes közelségébe kerülnek a német légierő működési területének. Mert nem szabad szem elől téveszteni, hogy a szovjet légi hadiipar legnagyobb része az Uralon innen fekszik. A német vezetés bizonyára gondoskodni fog arról, hogy ez ne termelhessen nyugodtan.

Összefoglalva megállapítható, hogy a szovjet repülőgépveszteségeket illetően az 1942-es év nem fogja az 1941-es megismétlődését jelenteni. A szovjet légierőt most érő csapások hatásukban erősebbek és döntőbbek, mert a Szovjetunió megindulási helyzete most aránytalanul rosszabb volt a légi fegyverkezés terén, mint akkor s így a döntés mind a földön, mint a levegőben lassan megérlelődik.

vitéz Szentnémedy Ferenc, ezds.





NE SUTOR ULTRA CREPIDAM!

»Varga, maradj a kaptafánál!« — tartja a régi mondás s ennek igazságát ma is napról-napra tapasztalhatjuk. Sajnos, többnyire saját bőrünkön, éppen a repülővonatkozású sajtóban. Egyremásra jelentkeznek napilapjainkban az író-vargák megnyilatkozásai, mikor nem is maradnak a kaptafánál, hanem immár minden zugíró kedvenc megnyilatkozási területén: a repülésügyben játsszák a megfellebbezhetetlen szakember tölényes szerepét.

Egy kis tallózás a napilapok hasábjain repülőszempontból sohasem árt. S arra a gondolatra jutunk, hogy milyen nehéz szegény szerkesztők dolga: elhalmozzák őket a szakértőnél szakértőbb szakírók csodálatos elmeszüleményeikkel, melyeket előszeretettel hivatalos helyek legmeghittebb megnyilatkozásainak tüntetnek fel. S mit tehet a szerkesztő, aki legtöbbször nem repülő, nem is mérnök, nem is katona: köznyelven szólva »beugrik« és leközli a cikket. A közönség pedig kötelességszerűen elhiszi, hiszen azt az A. B. előkelő napilap hasábjain olvasta. A »szakértő« pedig jár-kel a városban s mindenütt felveszi az ő óriási »szakértelmének« kijáró tiszteletet, s természetesen a megfelelő összegű tiszteletdíjat is. A legkisebb felelősség a szerkesztőt terheli, hiszen ő nem szakember s gyakran kénytelen engedni a megtévesztő látszatnak. Pedig ma már annyira bonyolult a haditechnika és a repülés tudománya, hogy nemcsupán »civilek«, de maguk a katonák sem szólhatnak nagyon bele a másik fegyvernem kérdéseibe. Mit ért ma egy gyalogos fegyvernembeli a páncélosok vagy a rohamutászok vagy éppenséggel az éjszakai vadászrepülés részletkérdéseihez?

S hogy napvilágnál fényesebb példát találjunk, vegyük elő az egyik legjobb pesti napilap október 4-iki, vasárnapi számát, hol is a harmadik oldalon a derék »szakíró« a következő fába vágja fejszéjét: Megoldható-e az angolszász »hajótér-probléma« 70 tonnás szállító-repülőgépekkel?

Lássuk ezekután a logika csúcsteljesítményét!

A kérdéses gép a Martin XPB2M—1 hatalmas 70 tonnás repülőcsónak, mely a keresztségben a »Mars« nevet nyerte. Ez a gép azonban nem terv, hanem megvalósult valóság, az első példány készen van. A hivatalos adatok szerint a gép hasznos terhe, üzemanyaggal együtt 35.000 kg, 150 embert vihet és legnagyobb repülőtávolsága 11.000 kilométer. A cikkíró minden állításával ellentétben sincs szó arról, hogy a gépből egyelőre többet rendeljenek, amíg a típus teljesen át nem esett a kísérleti repüléseken. Ilyen hír hozzánk, sőt az illetékes katonai hatóságokhoz sem érkezett, tehát ne higgyünk a »szakértő« magánkémszolgálatának sem! Az egyetlen további adat róla, hogy Glenn L. Martin, a gép tervezője kijelentette, hogy kellő felkészülés után (ez jelenthet akár két évet is!) gyára hetenként egy darabot építhet a derék masinából. — Ha beválik...

Higgyük el, hogy a gép beválik s hogy valóban 20 tonna hasznos terhet vihet az Óceánon át. A jelenlegi teljesítmények mellett a gép így évenként legalább 100 oda-visszaútat tehet meg az Óceánon, a kellő hasznos teherrel. Milyen áron? Ne is kérdezzük, mert ilyen drága expresszáru még nem volt a történelemben. S emiatt nem is versenyképes a hajóval, különösen mióta a hajókat könnyebb tömegben gyártani, mint a repülőgépeket!

De most térjünk a nagy szenzációra, a gép gyártására.

Lapunk egyik belső munkatársa ez évben a Magyar Katonai Szemle első számában írt egy repülőipari számvetést, ahol néhány olyan adatot közölt, külföldi gyártási adatok kiértékeléseként, amelyek sem azelőtt, sem utána nem jelentek meg másutt s amelyeknek külföldi forrásai általánosan nem is hozzáférhetők. Itt szerepel egy képlet, amely szerint egy gép építéséhez szükséges munkaórák száma a gép szerkezeti súlyának, egy gyártási tényezőnek és a hetes számnak szorzata. Ezt olvasva, a jó cikkíró nagybölcsen kivágta, hogy a 70 tonnás gép építéséhez kell hétszer hetvenezer, felkerekítve ötszázezer munkaóra.

Igen ám, de a gép szerkezeti súlya csak nem 70 tonna; hol marad akkor a hasznos teher? Vagy talán hiba van a számításban? És az a bűvös gyártási tényező mit jelent? Ott sem »stimmel« valami?

Bizony nem, mert a valódi helyzet a következő: a gép szerkezeti súlya legfeljebb 30 tonna, mert a maradék készen beépített cikk, vagy más kész szerelék, aminek a gép építéséhez semmi köze. S a gyártási tényező sem éppen 1.0, hanem mert ilyen nagy gépről van szó, kevesebb: mintegy 0.95. A nagy gépnél ugyanis több az egyforma rész, könnyebben hozzáférhető minden: könnyebb a gyártás, kevesebb a nehézség. Ezt juttatja kifejezésre a gyártási tényező, amelyet azonban csak mérnök becsülhet meg helyesen. S ha így szorzunk, akkor az eredmény: kereken 200.000 munkaóra kell a sorozatgyártásra beállított gép előállításához. (Ez igaz is, hiszen egy kétmotoros nehéz bombázót 30.000 óránál rövidebb idő alatt építenek!) Tehát éppen két és félgépet építenek meg addig, míg a cikkíró egyet.

S ezután jön a deus ex machina. A merész állítás: 500 ilyen gépet egy év alatt 100.000 munkás készít (valójában 40.000!). S ha ugyanennyi gépre félév alatt van szükség, akkor a munkások száma 200.000, ha negyedév alatt, akkor 400.000. Cikkíró szakíró úr! Miért nem folytatja az okfejtést? Mert akkor egynyolcad év alatt 800.000, egyhatvannegyed év alatt 6,400.000 ember készíti a gépet és 52,800.000 ember 17 óra alatt gyárthat 500 ilyen gépet, sőt, ha Roosevelt elnöknek sikerül az Egyesült Államok minden lakóját e munkára beállítani, nem egészen hét óránként hagyhatja el a gyárat 500 darab új »Mars« repülőcsónak. Jó tréfa, nemde? Valójában ne is reméljen se az író, se az elnök egyéven belül sorozatgépet.

S ami a szükséges gyárterületet illeti, ne képzeljünk el kétmillió négyzetméteres területet. Felesleges, akkora gyár nincs még. Az új willow-run-i Ford gyár területe is százezer négyzetméter körül jár. A munkateljesítményt nemcsupán a gyárfelület nagyobbításával növeljük.

Nyersanyag? Itt is kacsa születik. A 70 tonna súlyú, 35 tonna szerkezeti összsúlyú gépben szerinte 50 tonna aluminium van. Nyilván ez hajtja a motorokat is, mert különben erre nem jutna hasznos súly. Ebben a gépben legfeljebb 28—30 tonna aluminium lehet s ennek az előállításához bizony 60—80 tonna aluminium-félkészárura van szükség feldolgozás előtt.

A »Magyar Szárnyak« tere drága ahhoz, hogy a még következő »szakvéleményt« is pontról-pontra cáfoljuk. Ott is hasonló felkészültséggel és hasonló adatokkal folytatódik.

*

Tekintsük ismét az eredményt. A közönséget szépen félrevezették, a cikkíró zsebrevágta a tiszteletdíjat, a szerkesztő meg van győződve, hogy nemcsupán jól kiszolgálta közönségét, de a repülés propagandájának is használt. Ezzel szemben nagy adag hamis adathalmazzal butítottuk a publikumot, meglehetősen felelőtlenül. A repülés propagandája pedig nagy kárt szenvedett, hiszen a történelem egyáltalában nem is igyekszik igazolni a hamis adatokat. A jó memóriájú közönség pedig csalódik.

S mi a tanulság?

A szerkesztő urakat nagyon kérjük, a repülés propagandájának érdekében vigyázzanak jobban. Ne higgyenek minden szakírónak, győződjenek meg a cikkek igazáról. Van repülő-munkatársuk, kérdezzék meg, mi az ő véleménye; kérdezzen meg ő valakit, aki ért hozzá. S ha minden kötél szakad, telefonáljanak a Honvédelmi Minisztérium 30. osztályának, vagy hozzánk, minden felvilágosítást megkapnak!

Szakíró és »szakíró« urak, legyünk tisztában a felelősség nagy súlyával. A játék nem babra megy. Nem népbutítás, hanem felvilágosítás a cél. Az ujságírás nem kereset, hanem misszió, hivatás! Kiki maradjon a kaptafánál s ha nagyon jó cikket írhat a gyalogság nehéz tűzfegyvereiről, ne írjon »csak azért is« inkább a szovjetorosz bombázókról vagy más »korszerűségekről«.

Tanuljuk meg s lássuk be, hogy a repülés ma nem üzlet s nem egyéni cikkírósdi-alap, hanem százszázalékos komoly valóság, a nemzet fennmaradásának záloga. S akinek nincs köze hozzá, ne is nyúljon hozzá.

A varga csak maradjon a kaptafánál!

Közelfelderítőink győzelmes harcairól

NAPLÓRÉSZLETEK



A nagyközönség előtt szegényes Hamupipőke szerep jut a közelfelderítőknek. De ezen nem is csodálkozhatunk! Az emberi természet, különösen a mi XX. századunk emberéé, türelmetlen és szereti a gyors sikert. Ha már háborúról van szó, egyre csak a harcot, az ellenség elpusztítását,... a diadalt kívánja, de legtöbbször érzéketlenül megy el a hangyaszorgalmú munka mellett, amely a siker alapjait rakja le. Úgy van ez, mint a labdarúgásnál: a csapat fedezetsorán törik meg az ellenfél támadása, ez a sor tömi a csatárokat labdával s végül — talán a legrosszabbul játszó — csatár berúgja a győzelmet jelentő gólt. A nézősereg nagy része az utóbbit ünnepli és a fedezetsor odaadó munkája csak a szakértők szemében nyer elismerést.

A közelfelderítéssel is ez a helyzet. Nem vív diadalmas légi harcokat, csak ha kényszerítik reá, hiszen gépének adottságainál, jellemzőinél fogva, már eleve alatta marad a vadászgépnek. Nem kenyere az sem, hogy bombáival vagy géppuskatüzével nyisson rést az ellenség védelmében, mert csak végszükségből — ha más eszköz már nem áll rendelkezésre — vetik be ilyen célra. Neve ennélfogva tizedrésznyire sem szerepel annyit a nagy nyilvánosság tájékoztatására szolgáló, nem utolsó sorban hírverő célból kiadott hadijelentésekben, mint szerencsésebb vadász, vagy bombázó társáé és ennek következtében nem is övezi őt olyan viharos közönségsiker, mint a légiharcairól győzelemmel visszatérő vadászt, vagy az ellenséget súlyos csapásokkal illető bombázót.

A közös célért, a végső győzelemért vívott odaadásban azonban nem marad alul. Ő a katonai repülés szürke, szerény napszámosa, aki aprólékos és idegfeszítő munkáját legtöbbnyire egyedül végzi az ellenséges légtérben, kitéve a légi és a földi veszély ezerarcú szörnyének és verejtékes fáradozásának legnagyobb és sokszor egyedüli elismerése az a sikerre vezető haditerv, amelynek felépítéséhez az ő jelentése is hozzájárult egy-egy téglával. Ő ugyanis a *vezetés* szeme: rajta keresztül tekint be a földön áthatolhatatlanul elreteszelt ellenséges arcvonalak mögé és jelentéseiből nyer alapot elhatározásához, terveinek kidolgozásához.

Működése tehát elengedhetetlen kelléke a vezetésnek és az ellenség helyzetéről, berendezkedéséről általa szerzett hű kép a saját csapatot sok felesleges véráldozattól kíméli meg s a siker biztos záloga. De amíg ezt a hű képet meg tudja szerezni?!... Fáradhatatlanul kell rónia a neki kiutalt területet, esetleg ugyanazon a napon többszöri felszállással, dacolva a szabadon portyázó ellenséges vadászok rémével és a földi légvédelmi tüzeszközök reá ásító torkával s mégis gyakran csak egy-egy mozaik az áldozatos bevetés egész eredménye. A sok mozaik azonban végül is a nagy képpé tevődik össze és a *Vezető* előtt világosan tárul fel a vele szemben álló ellenfél egész mivolta. Éppen ezért bármily szürke, hétköznapi a közelfelderítő feladata vadász és bombázó társainak gyorsan érő, babérokat termő feladataihoz képest, ez a »szürkeség«, ez a »hétköznapiasság« állandóan telítve van *veszélyekkel, súlyos felelősséggel* és azzal a *fenkölt érzéssel*, hogy önfeláldozásával *mindenkinek minden időben hű, segítő társa* . . .

Amikor tehát most szétnyitom az idei nyári hadjáratban sebtiben szerkesztett naplómat, nem a hősi harcok epizódjait — mert ilyenek is voltak — hanem ezt a »szürke«, mindenkinek segítő munkát szeretném olvasóim elé tárni . . .

EGYIKÜNK NEM TÉRT VISSZA . . .

Végre itt a várvavárt »G« nap! Napok óta éreztük, hogy történelmi idők küszöbén állunk, hogy tevékeny részesei leszünk a láncairól elszabadult vörös pokol tönkrezúzásának s most végre szabad utat nyert a bennünk feltorlódott feszültség.

Július 28! Gyönyörű nyári hajnal. Pirkadástól kezdve gépek százai szelik a szarmata síkság hűvös légtengerét és munkájukkal legelőször is a levegőből taszítják le a vörös csillagot. Köztük vagyunk mi is, közelfelderítők. Gép megy gép után, hogy állandóan tájékoztassuk földi társainkat a helyzetről és a nagy eseményhalmazban eleinte észre sem vesszük, hogy egyik gépünk hiányzik. Korán, 3 óra 30 perckor indult Szily főhadnagy Frecska zászlóssal, a derék Heinkel 46-ból legfeljebb kétórai repülést lehet kiszorítani s ők még nincsenek sehol...

Szívünk elszorul, de még él bennünk a remény, hogy kényszerleszálltak valahol. Még itt is a jobbikat választjuk: elérték a saját területet; mert azzal mindnyájan tisztában vagyunk, hogy mit jelent a bolsevisták fogságába jutni. Igyekszünk elhessegetni a komor gondolatokat, minden hiába! 11 óra felé érkezik a gyászhír, hogy a földi csapatok egy Heinkel típusú repülőgépet láttak földre zuhanni az ellenség oldalán. A hely és idő egyezett... A helyzet változatlan: *egy gépünk nem tért vissza.*

Párszavas mondat, parányi tragédia a milliókat habzsoló vérzivatarban, de mennyi fájdalom nekünk, hogy e két kedves bajtárs, akikkel még ma reggel is együtt kacagtunk, többé nem tér vissza közénk és vérével szentelte meg azt az áldozatos küzdelmet, amelyet évezredes hazánk védelmében az ősmagyar haza csendesen folydogáló folyójánál, a Donnál vívunk. Adja a

jó Isten, hogy áldozatuk ne legyen hiábavaló!

NEM JÓ ELŐJEL A FELSZÁLLÁS ELŐTTI FÉNYKÉPEZÉS . . . VAGY TALÁN IGEN?

Július 3-án, feladatra indulásunk előtt a haditudósító század filmezett le bennünket. Még jól végig is húztunk egyet a pergő masina előtt s utána nekivágtunk célunknak: a már olyan jól ismert *Tim* városkának.

Déltájra hajlott már az idő és az eget sürü felhőpamacsok boritották, melyeknek határa 1000 m. magasságban lógott. Ha látni akartunk, alattuk kellett maradnunk s így bizony elég kellemetlen közelségbe kerültünk a kiválónak ismert szovjet légelhárító eszközökkel . . . De ki is gondol ilyenre, amikor reá kerül a sor a bevetésben és alatta felejthetetlen látvány van? . . . A jellegzetes városka, környékével együtt, feldúlt méhkashoz hasonlít, a belőle délre és délkeletre vezető utak zsúfolva gépkocsioszlopokkal: az ellenség visszavonul. Bizonyára kellemetlen már számára a várostól északra, messze kelet felé előretört magyar ék és fél a bekerítéstől. A megfigyelő szinte habzsolja az észlelteket.

Egyszerre csak hangos sercegéseket hallok. Kérdően pillantok hátra a megfigyelőmre, de ő törhetetlen flegmával hajlik továbbra is jegyzettömbje fölé. Biztosan a rádiókészülék recsegett, nyugtatom meg magamat és ügyet sem vetek többé a dologra. Fontos, hogy minél több értékes adattal térjünk haza.

Szerencsére haza is értünk, a haditudósítók megint célbavettek bennünket a leszálláskor és így nem csoda, hogy őket gyanusitottuk meg magunkban, amikor begurulás után jó pár géppuskától származó lyukat találtunk a gépünkön. Valójában a kis vészthozó darazsakat minden bizonnyal a szovjet géppuskák eregették reánk Tim környékén. A vakvéletlen azonban egészen közel is hozhatta volna hozzánk őket s akkor talán nem is lett volna mit fényképeznie a derék riporterhadnak . . . De, hála Istennek, volt mit!

Még most is töröm azonban a fejemet, vajjon szerencsét hozott-e reánk a felszálláselőtti fényképezés és ezért nem találtak el bennünket jobban, vagy pedig baljóslatú volt reánknézve és ezért lyuggatták át derék paripánkat a muszka golyóbisok. Ki tudja?

A BÁTRAKAT AZ ISTEN IS SEGITI

Az alacsonyan lógó rétegfelhő ellensége a közelfelderítőnek. Neki látnia kell, tehát le kell mennie a felhő alá, vagy legalábbis állandó »bujósdit« kell játszania, — felhőből ki, felhőbe be — ami azonban a felderítés eredményének rovására megy. Saját bőrén tapasztalta ezt Freyer százados megfigyelő bajtársunk. Alig 4—500 méter magasságban lebegtek a muszkák felett, amikor egyszerre robbanó felhők nyiltak ki sürü virágzásban körülöttük és néhány repesz hamarosan lyukat fúrt az egyik üzemanyagtartályba. Vastag sugárban kezdett ömleni a motor éltető eleme és ha nem akartak megismerkedni közelről a bolsevista paradicsommal, vissza kellett fordulniok.

De a magyar közelfelderítőt kemény fából faragták. Ha már egyszer oly sokat kockáztatott, áldozatát nem engedi el. Freyer százados előbb nyugodtan befejezte a vázlatot és csak ezután rendelte el a visszatérést.

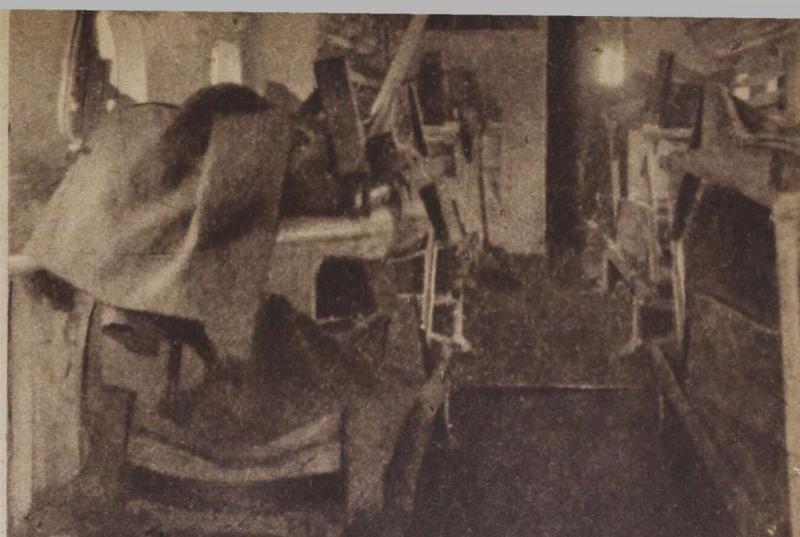
Egyetlen biztos út a felhőben mutatkozott és Jobban őrmester pilóta ezt választotta. Vakolva repült hazafelé és amikor tájékozódás végett egy pillanatra kibújt a felhőből, mit látnak szemei: egy Storch »legel« a mező közepén. Egyéb sem kell. Melléje kanyarítja a már-már végsőket vonagló gépet és nagy örömmel veszik mindketten tudomásul, hogy őrangyaluk a hadseregparancsnokság repülőterére vezérelte őket.

Másfél nap mulva, a sérülések kijavítása után, már újra keblünkre ölelhettük őket.

Nagy Dezső főhadnagy



Megérkeztünk a tábori repülőtérre



A gép belseje a megrakott hordágyakkal

Vöröskeresztes repülőgéppel a szovjet pokol felett

(Egy repülőorvos naplójából)

A nap mint izzó korong lövelte sugarait a szunnyadó reggel ébredésébe. A nagyváros élete lüktetni kezdett...

Ott álltam a Mester-utca és a Ferenc-körút sarkán, ahol barátomat vártam, hogy gépkocsijával kivigyen a repülőtérre.

A nagyvárosi élet lüktető zajába egyszercsak belesikít egy éles hang... A barátom fékezett. Az autó ott volt mellettem.

Egy pillanat és már bent is ültem... Irány Budaörs!... Repülőtér!...

A nap vérvörös sugarai mindinkább aranyszínűvé lettek és szétterültek a repülőtér zöld pázsitján. Már a gép kint állt a starthelyen és éppen szívta magába az üzemanyagot. Nagy útra készül, sokat kell ennie! Üzemanyaga 4000 l. és ezt mind megemészti a hosszú út alatt. Hiába, három hatalmas motorja van!

Nagy a sürgés-forgás a hatalmas gépmadár körül. A posta egyik autója áll a géptest mellett és csomagokat raknak be. Hat mázsa postát viszünk, amely délre már kint lesz a harctéren. Mennyi féltést, mennyi aggódó szeretetet viszünk a bajtársaknak a rózsaszínű lapokban! Milyen öröm lesz, amikor a lapok kézbe kerülnek! Egy néhány percre a messze távol levő otthon, a szerető apa, anya, hitves, ara, gyermek képe rajzolódik élénkebbre és kerül közelebb!

A motorok egyenletes duruzsolással búgnak már. A pilóta vizsgálja a gépet, nincs-e valami hiányosság... Beszállunk... A hosszú géptestben nyolc darab hordágy van kétoldalt elhelyezve. Ezek azok, amelyeken sebesült bajtársainkat fogjuk hazahozni, hogy itthon a legmodernebbül felszerelt honvédkórház sebészeti osztályán kapják meg a szakszerű sebészi kezelést és itt a hazai környezet gondos ápolásával mihamarabb meggyógyuljanak. Szinte nem is igen akarja az ember elhinni, hogy a több, mint ezer km.-re levő keleti harctérről néhány óra alatt már a hófehér kórházi ágyon fekúdhetik sebesült bajtársunk és megkaphatja mindazt a kezelést, amely szükséges egészségének helyreállítása céljából... A hordágyak között emberszélességű hely van, amely arra szolgál, hogy a géptestben járni lehessen. Jelenleg a hordágyakon és még az ezen kívül rendelkezésre álló helyen minden telve van póstával és ládákban és csomagokban levő egészségügyi anyagokkal.

A gép személyzete elől ül egy elkülönített fülkében, mi hatan, négy orvos és két egészségügyi katona hátul a gép testében próbálunk elhelyezkedni. Az út hosszú lesz, legalább három óra, hiszen Perwomaiszkba kell jutnunk közbeeső leszállás nélkül, ami több, mint ezer km Budaörstől.

Már mindenki a helyén van... A levegő szinte drámaian feszültséggel van telve. Nézünk ki az ablakon. A kintlevők beszélgetnek és ők is várják a gép indulását. Az órámra nézek... 8 óra 40 perc.

A gép lassan mozogni kezd, lassan gurulunk a start irányába. A motorok búgásának ereje fokozódik... A repülőtér pázsitján mindinkább sietős léptekkel szaladunk... A barátok integetnek... A levegőben vagyunk!

A nap aranysugara ömlik be az ablakon, amelyen most mindenki kinéz. A repülőtér körvonalai távolodnak. Folyton emelkedünk! A repülőtér elvész szemünk elől. Valami széles csillogó szalag kúszik enyhe kanyargással alattunk... a Duna... Budapest felett vagyunk 500 m-re. A Dunán fehér hajók siklanak tova és belevágnak a csillogó víz habtestébe. Az összekötő vasúti hídon éppen egy füstölgő acélparipa vágtat keresztül.

Rohan, szalad, mint akinek nagyon sürgős a dolga. A gyárkémények százai füstölögnek fenséges nyugalommal és templomtornyok keresztjei nyúlnak fel az ég azurjába megingathatatlanul. Tovább emelkedünk. Körülbelül 700 m-ren vagyunk. Lassan Budapest panorámája zsugorodni kezd, a körvonalak elmosódnak. A házak alacsonyabbak, ritkábban vannak építve. Budapesttel szomszédos Pestszenterzsébet felett vagyunk. Habár jól ismertem Pestszenterzsébetet különben, csak a katolikus templom karcsú tornyát ismerem meg, a házak teteje annyira egyforma, hogy szinte ismeretlennek tűnik fel.

Az ég kék boltozatán felhőgomolyok kúsznak lassú nyugalommal. Egy nagyobb gomolyfelhő éppen mellettünk nyargal el. Szántóföldek felett vagyunk. A barna táblák végtelenjébe itt-ott szabályos mértani pontosságú zöld foltok illeszkednek. A táj nyugalomba merült. Kevés a mozgás. Itt-ott egy-egy ekébe fogott lovat vagy ökörpárt lehet látni, amint lassú megfontoltsággal bandukol a barna ugarok végtelenjébe. Néha megáll a menet és kalaplengetést látnak.

Világosbarna hosszú csík húzódik végig a terepet uraló barnaságba. Országút ez, amely összeköti az alattunk levő tömöttebb házcsoportokat, a falvakat.

Itt csillog megint valami szélesebb csík! Nagyon kanyarog és hol szélesebb, hol keskenyebb. Igen, ez a Tisza!

Távolabb a felhők tömöttebbek és az ég kék azurja mind kevesebbnek látszik. Motorunk egyenletes búgással vág bele a levegőbe. Jól dolgozik. Vannak, akik megunták a nézelődést és könyvet vesznek elő, hogy ezzel tegyék rövidebbé az időt. Az idő elég lassan múlik, pedig még nem több, mint csak egy órája repülünk. Még legalább három hátra van.

A Tisza már régen elmaradt mögöttünk. Most nagy síkság felett vagyunk. Itt-ott mozgó, világosabb, szabálytalan foltokat látok. A Hortobágy felett vagyunk. Majd ez is eltűnik. Ismét házcsoportok, melyekből a templomok tornyai azok, melyek a legjobban látszanak.

A terep nyugalmas síkságát most már többször erdővel fedett nagyobb terephullámok teszik változatossá. Erdély fölé értünk, annak északnyugati részén vagyunk. A nemrég még messze látszó tömöttsége a felhőzetnek mind közelebb látszik. Emelkedünk. Állandóan emelkedünk. A terep tárgyai mind kisebbek lesznek. Mindinkább több felhőgomoly fut el mellettünk. Mintha a nap sugarai is el akarnának tűnni! Az ég kék azurjából mind kevesebbet látok. Tovább emelkedünk. Nem látok semmit alul, egy szürke fátyol borul mindenre, ami alattunk van. Felhőben vagyunk.

Nem sokáig. Néha egy-egy rövid pillanatra látom alul a házakat, azután megint eltűnnek. Egyszerre nagy fényességgel ömlik be a nap az ablakon. Kint vagyunk a felhőből! Lenézek. Alattunk, mint egy tenger háborgó hullámai, úgy mozognak a felhők, melyek olyannyira tömöttek, hogy alig van itt-ott

egy kis terület, melyen az alattunk levő terepet látni lehet. Ezeken át erdőkot látok, majd kopasz hegyoldalakat és magasba meredő csúcsokat. Majd nagyon sokáig úgyszólván semmit sem látok mást, mint felhőt és felhőt. A föld megszünt számunkra, mert felettünk a tiszta kék ég a ragyogó nappal és alattunk csak felhő és felhő. Valami földöntúli érzés vesz erőt az emberen. Úgy érzi, mintha nem is élne és a mennyországban lenne. Oly vakítóan fényes a nap, olyan tiszta kék az ég és olyan fenséges az alattunk levő felhőzet hullámzása. 4500 m magasan vagyunk most. Ezt a magasságot tartani kell, mert most repülünk a Kárpátok felett! Most lépünk ki az ezeréves határunkból, nem is tudjuk pontosan, hogy hol és mikor!

A motorok változatlan szorgalommal, hibátlanul dolgoznak. Ez az egyedüli zaj a végtelen csendnek ebben a fényes birodalmában. Érezzük, hogy hideg van. Rajtam nincs bőrruha, csak köpeny. Hiába süt fényes pompával a nap, hideg van. Nem győzök gyönyörködni abban a fenséges látványban, amelyben részem van, csak nézek, csak csodálkozom!

Már majdnem egy órája repülünk felhő felett, annyira megszoktuk, hogy a földről már meg is feledkezünk. Igaz, hogy majdnem egy órája, hogy belőle alig láttunk valamit is és így könnyű volt megfeledkezni azon lenyügöző élmény mellett, amelyet a felhő felett való repülés jelentett.

Süllyedünk, állandóan süllyedünk! A nap fényessége tompább lesz. A kék ég eltűnik. Ismét felhőben repülünk. A szürke fátyol mindinkább ritkul és íme, a felhő alá jutottunk... Már látom a földet is!...

Síkság, végtelen síkság van alattunk, Ukrajna felett vagyunk! Érdekes pillanat, amikor először pillantja meg az ember azt a földet, amely eddig oly titokzatos volt, amelyről eddig oly keveset tudtunk! Mindenki kinéz. Előttünk távolabb egy hosszú fényes csík kanyarog. Ez a Dnyeszter!

Mindig alacsonyabbra megyünk. Jól látni mindent. A végtelen síkságon barna és világosbarna színfoltok vannak. A világosbarna területek azok, ahol még lábon áll a termés, mert nem volt sem idő, sem ember a betakarításra. A vidék úgyszólván mozdulatlanságba meredt és néma. Lövéseket nem hallunk.

A tömöttebb házcsoportok nagyon ritkán vannak. A házak teteje szalma, de sok pirosra festett bádogtetőt látni. A házak kéményei néhol békésen eresztgetnek vékony füstkarikát a levegőbe. Több helyen nagyobb füstölgő terület látszik. Házak voltak ezek a füstölgő területek, amelyek már leégtek és most már csak füstölögnek. Lángokat már nem lehet látni. Ezek már elaludtak. Az arcvonal már messze van innen. De még nem is olyan régen bizony pirosra festette az ég alját az égő házak lobogó lángja! Itt most már csend van és csak a romok és a pusztulás az, ami emlékeztet a szovjet uralomra, a szovjet pokol tüze végigperzselt itt ezen a területen és még az a csodálatos, hogy ép háztetőket is látni. A nagy barna síkságok közepette néhol tömöttebb elrendeződésben házcsoportokat látni, melyeknek épületei hosszúak, nagyok és melyek körül hatalmas kazlakat látni. Ezek az úgynevezett kolchosok, ahol szövetkezeti alapon folyt a nagykiterjedésű földek megmunkálása.

Vasútvonal húzódik alattunk és elvész a látóhatáron. Nagyon kevés vasúti vonal látható. Itt egy szerelvény áll a nyilt pályán, de nehéz megmondani, hogy mit szállított. A mozdony és néhány felismerhetetlenségig összeroncsolt vasúti kocsi a töltés mellett fekszik. Légitámadást kaphatott ez a szerelvény és hogy jól helyezték el a bombákat, azt az eredmény mutatja. Hatalmas, zöldre festett harckocsik és csaknem tökéletesen darabokra szaggatott gépkocsik tömegei fekszenek az út szélén rendszertelen összevisszaságban. Nagy harc, nagy küzdelem lehetett itt, de itt kellett mindent hagyni, menekülni kellett a Szovjetnek, mert jött a szövetséges haderő feltartózhatatlan támadása, mely minden ellenállást letört.

Alig megyünk 300 m-ren. Mindent jól lehet látni. Nagyon sok helyen hatalmas harckocsi és gépkocsi roncsok tömörülnek. Itt utak vannak, melyeket csak erről lehet biztosan felismerni, mert minden alapépítmény nélküli földút a legtöbb és színben a terep színétől semmiben sem különbözik. Fák nem szegélyezik az utakat, mint nálunk.

Hatalmas gyártelepet látok. A gyárkémények némán merednek az égre. Nem füstölnek. A gyártelep felett vagyunk. Az épületek vasvázai összegörbülve, összekuszálódva, csupaszon állanak. Üszkös gerendák fekszenek a téglahalmazon. A gyártelep romokban hever.

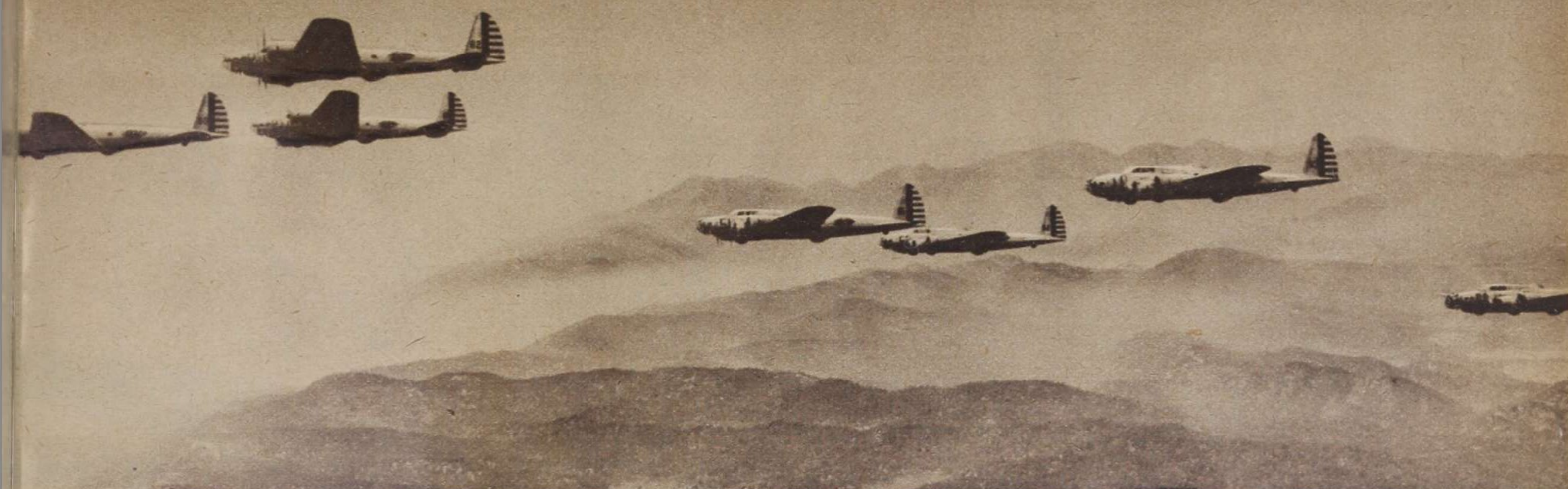
Távolabb valami piszkosbarna kígyózó mozgást látok. Úgy néz ki, mintha menetelő katonák lennének. Közelebb érünk és látom, hogy valóban azok, szovjet foglyok. A menet elején és a végén két német katona és közöttük legalább párszáz fogoly. Ezek már befejezték a háborút, most biztosan valami fogolytáborba kísérik őket. Amikor föléjük érünk, egynéhány közülük felnéz, de a legtöbb nem. A legtöbbet nem érdekli, hogy milyen repülőgép megy felette.

A motorok már majdnem három órája dolgoznak fáradhatatlanul. Már közel kell lennünk Perwomaiszkhoz. Az órámra pillantok, 11 óra 35 perc!

Előttük ismét egy szélesebb, csillogó, kanyargó csík van... A Bug! Már közel vagyunk a célhoz! A perwomaiszki repülőtéren már bizonyára nézik az égboltozatot, hogy hol tűnik fel a magyar vöröskeresztes repülőgép, már várnak minket, mert tudják, hogy jövünk. Rádiónk már jelezte nekik érkezésünket.

A nap szépen süt, mintha sugaraival mindent be akarna aranyozni. Nemsokára feltűnik egy magaslaton levő hatalmas síkság, amelynek a szélén épületek látszanak... A perwomaiszki repülőtér!... Hurrá!

Már felette is vagyunk! Mindenki kinéz. A bajtársak lengetik sapkájukat és integetnek. Szinte látszik, hogy mennyire örülnek, hogy jöttünk. Pillanatok mulva ott leszünk közöttük mi is és átadjuk nekik, amit otthonról hoztunk a számukra. Már alig vagyunk pár méterre a föld felett. A föld mindig közelebb látszik... Egy zökkenő... futónk földet ért! Még szaladunk egy keveset, azután megállunk. A bajtársak ujjongó lelkesedéssel szaladnak gépünkhöz!... Perwomaiszkban vagyunk!...



A „REPÜLŐ ERŐD"

A négymotoros Boeing-bombázók

A Boeing-gyár négymotoros B—17. mintájú bombázóit kezdettől fogva Flying Fortress, Repülő Erőd névvel illette a sajtó. Nem csoda, hogy ez a név rajta is ragadt és ma a gép hivatalos megnevezése is ez.

Az eredeti Boeing Model 299 ma már egészen átalakult. Az első, próbaképpen rendelt YB—17. gépet a szolgálatban szerzett tapasztalatok alapján helyesbítették, módosították és így a gép jele B—17. B. lett. Ez a gép már kisebb sorozatban gyártásra is került a Boeing-gyár Seattle-i telepén (Seattle Washington államban van, a Csendes-óceán mentén, közel a kanadai határhoz).

A B—17. B. továbbfejlesztéseként a B. 17. C. jelent meg nagyobb mennyiségben, míg végül ma már — a szerkezet jelentős módosításával — eljutottak a B. 17.—E. gépig.

A gép fesztávolsága 31.5 méter, a törzs hossza 23 méter s a gép a földön állva 4.70 méter magas. Szárnyfelülete mintegy 140 m². A szárny oldalviszonya 7.25.

A gép üres szerkezeti súlya mintegy 14 tonna. Teljes terheléssel repülősúlya 24 tonnát is meghaladhat.

Négy Wright Cyclone G. 205. motorja van, amelyek kétlépcsős túlsűrítővel működnek. A túlsűrítőt a kipufogó gázok hajtják. Ezt a turbinás rendszerű kompresszort ma már több amerikai gépen rendszeresítették. Segítségével a kipufogó gázokkal távozó energia egyrészét sikerül mégis hasznosítani. Felszálláshoz a motor 1200 lóerőt teljesít. Repülés közben a legnagyobb teljesítmény kis áttétellel 1000 lóerő 2100 méteren, nagy áttétellel 900 lóerő 4600 méteren. A motor valódi magassági csúcsteljestményét nem ismerjük, valószínű, hogy nagy magasságban (7—9000 méter) a motor teljesítménye a különleges túlsűrítő következtében még nagyobb. A légcsavarok változtatható emelkedésű Hamilton Standard háromágú, állandó fordulatszámúak.

A B—17. E. legnagyobb sebessége 480 km/ó. közelében jár s utazósebessége 360 km/óra. Szolgálati csúcsmagassága 11 kilométer (!), rendes repülőtávolsága 5600 km.

A gép rendes személyzete 7—9 fő, de szükség esetén, néhány munkakört megosztva, 12 ember is elhelyezhető. A pilóta, másodpilota, rádiókezelő és szerelő együtt vannak a gép orrában, a vezetőfülkében, van ezenkívül négy lövész és még egy szerelő.

A gép teljesen fémből épült, szerkezete héjépítésű. A legtöbbet használt építőanyag az aluminiummal lemezelt Alclad 24 ST durál-ötvözet. A szárny két főtartós, héjszerkezet. A farokfelületalak a B—17. E. gépnél teljesen újszerű. Ezt a megoldást (éppen az különbözteti meg az új Repülő Erődöt az elődöktől) a Boeing Stratoliner-ektől vették át. A törzs tetején húzódó gerinc átmegy a vezérsíkba.

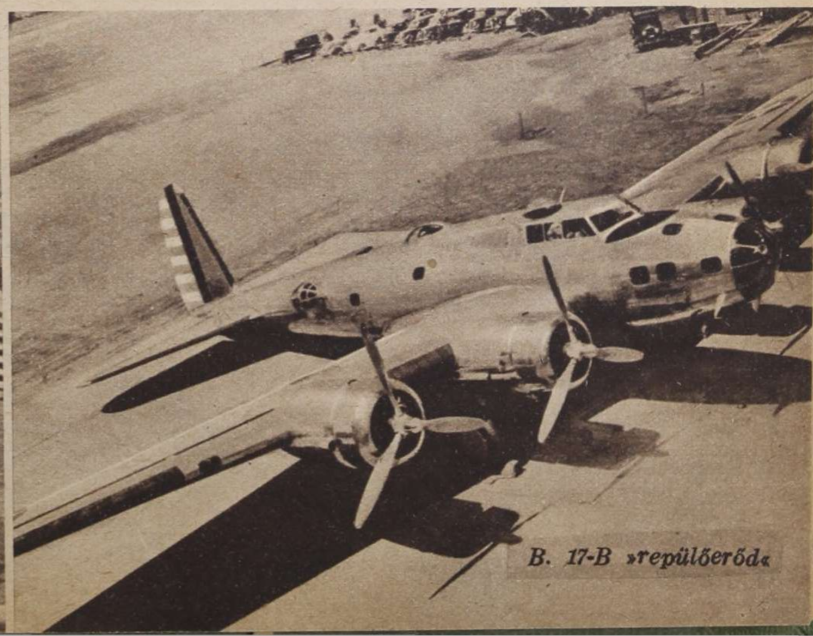
A gépet erős védő fegyverzettel látták el, főkép az első, balul végződött bevetések tanulságaként. A törzs orrában két nehéz (12.7 mm) géppuskával van egy torony. A vezetőfülke mögött és felett van a géppel hajtott ágyútorony, benne 2—3 db 20 mm-es gépágyúval, vagy egy db 37 mm-es gépágyúval. Ez a torony páncélozva van. A törzs két oldalán, hátrább hasonló védett géppuskaállások vannak arra az esetre, ha az ágyútorony kiesnék, akár lőszerhiány, akár ellenséges találat következtében. Az utolsó géppuskaállás a törzs végén van. A lövész itt hátrafelé nézve használja két géppuskáját. A törzs alatt levő állásban két nehéz géppuska van.

A B—17. E. gépen megnagyobbították a bombatárat, hogy ekkép 1800 kg-os bombák befogadására is alkalmas legyen. A gép teljes szolgálati terhe 7300 kg felett van s így bombaterhe 5—6 tonna is lehet, a megteendő út nagyságától függően.

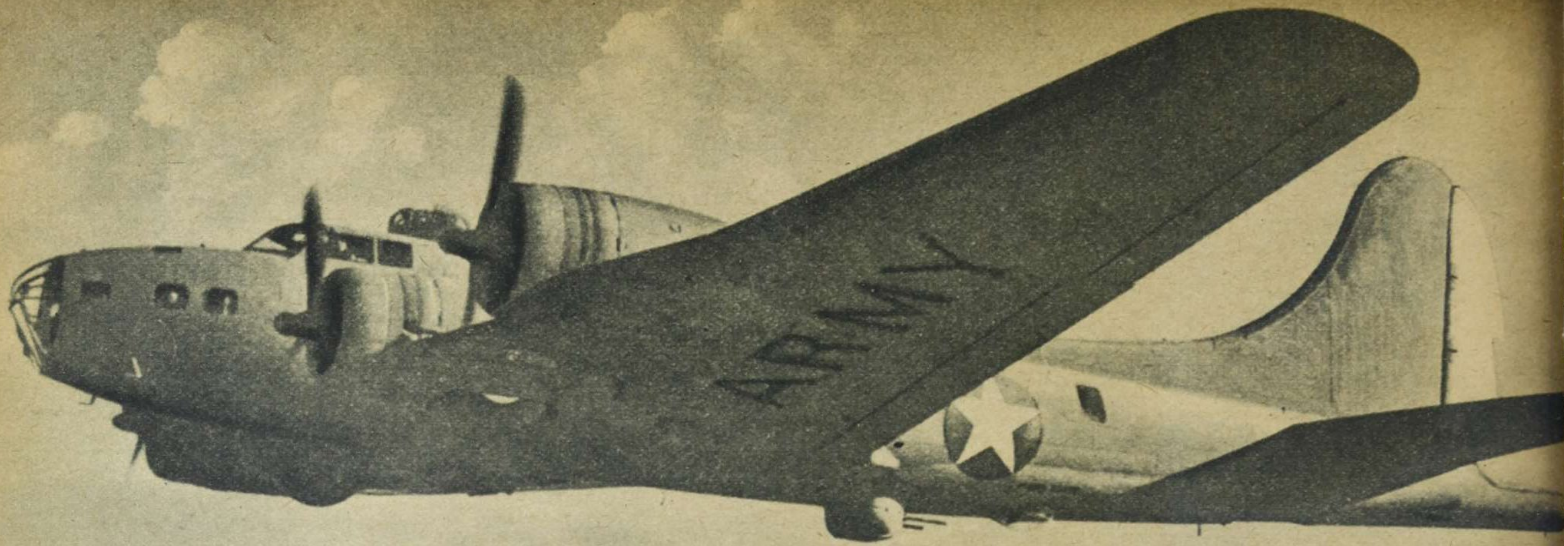
Az üzemanyagtartályok a szárny középrészében vannak, ezenkívül négy kisebb tartály van még a szárny külső részében is, valamennyi golyóálló.

B. 17-C gépek a gyár előtt





B. 17-B »repülőerőd«



A legújabb B. 17-E bombázó

A japán légihaderő titkaiból

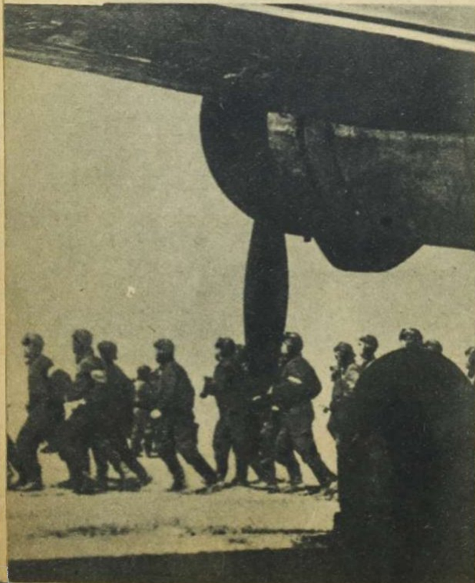
A japán légihaderő a földkerekség legfiatalabb nagyobbszabású légihadereje s általános fejlesztését csak a kínai háború első évében határozta el a japán kormány. Erre vonatkozólag az első forradalmi jelentőségű lépés 1937-ben következett be, amikor a véderő összköltségvetésének már 27%-át a légiherő fejlesztésére szánták. Ez a százalékarány állandóan emelkedett, 1940-ben elérte a 48%-ot is. Azóta természetesen különösen erős a fejlesztés foka, — ami értnető is.

Szervezetileg tekintve, 1942 májusáig a japán légihaderő nem volt önálló fegyvernem, hanem a szárazföldi és tengerészeti főparancsnokságok alá tartozott. 1942 májusában főleg a német minta után megteremtették háromezer géppel Doihara légitábornagy vezetése alatt az önálló japán légifegyvernemet. Emellett azonban fenntartotta Japán a régi rendszert is, — az új önálló légihaderő a régi kereteken kívül alakult önálló feladatok teljesítésére. A legnagyobb hadászati és harcászati egység a hikkoshudan, amely három repülőhadosztályra, hadosztályonként három repülőezredre tagozódik. Egy japán repülőezred szervezetileg, — tartalékgépek nélkül — 243 repülőgépet foglal magában. Minden hadseregcsoportfőparancsnokság egy, vagy két hikkoshudan fölött rendelkezik. Hogy hány hikkoshudan áll az egész haderő rendelkezésére, az természetesen szigorú katonai titok, de minden körülmények között lényegesen több, mint ahogyan azt Japán ellenségei elképzelik s meg vagyunk győződve arról, hogy az ellenséges világ elképedve értesül majd Japán légihaderejének tényleges nagyságáróll

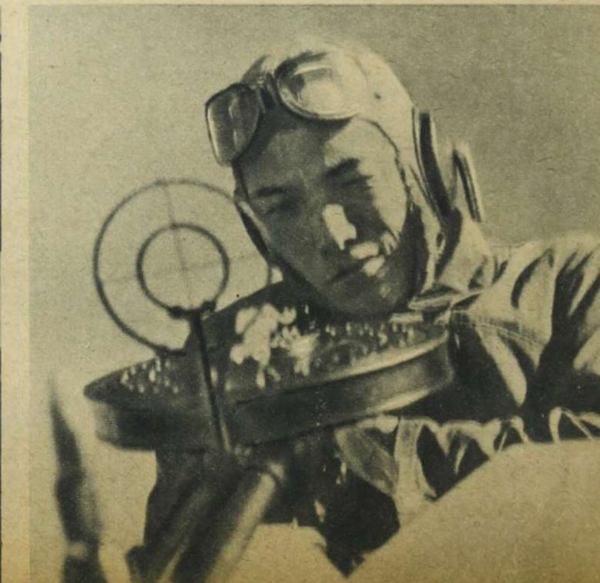
Minden repülőgép Japánban készül

A japán repülőgépipar magánkézben van ugyan, de természetesen a legszigorúbb állami ellenőrzés alatt áll. Sajátságos és teljesen önálló ez a repülőgépipar, amelynek gyártmányai a távolkeleti adottságokhoz idomulnak. Távol-Keleten a gépgyártásnak más előfeltételei vannak, mint bárhol másutt, a gyártandó gépeknek ezekhez az előfeltételekhez kell alkalmazkodniok. A távolkeleti légiteret elsősorban a hihetetlen nagy távolságok jellemzik, majd a nagyfokú hőmérsékleti különbségek. Erősebb viharokkal szemben is ellenállóbbaknak kell lenniök a gépeknek, mint máshol, — ezeket a szempontokat erősen figyelembe kell vennünk a gyártásnál. A gyors fordulási képesség mellett csak másodrendű fontosságú a nagy sebesség, a nagyobb akciórádiusz mellett eltörpül az erős fegyverzet jelentősége. A nagyobb távolságoknál nehézkesebb az utánpótlás, — ezért szerkezetileg és alkatrészileg csak a legegyszerűbben megszerkesztett gépek jöhetnek számításba, — ennek megfelelően a japán légihaderő csak kevés géptípus fölött rendelkezik, de valamennyi kipróbált és száz százalékig a távolkeleti adottságokhoz idomult. A japán gépgyárak közül csak egy gyárt kizárólag repülőgépeket, ez a Nakajima-repülőgépgyár. A többi gyárak, Kobeban a Kavasaki, Tokióban a Mitsubisi-gyárak egyéb harcigépeket: páncélosokat, tengeralattjárókat és hadihajókat is gyártanak. A japán gépépítő technika megalapítója amerikai és angol mérnökök mellett elsősorban Vogt Richard német mérnök, aki 1923—1933 között a Kavasaki-gyárban dolgozott s még ma is használt nyolc géptípust szerkesztett. Érdekes a gépszerkesztésekkel kapcsolatban megemlíteni az egyes típusok elnevezését is. Mitsubisi 97, Kavasaki 98, Army 96 nevek alatt futnak az egyes típusok. A név mindig a gyár nevét, vagy jelét jelenti, míg a szám a gyártás sorozatban való megkezdésének évét japán időszámítás szerint. (Mitsubisi 97 tehát azt jelenti, hogy a géptípust a Mitsubisi-gyár hosszabb kisér-

Riadó a repülőtéren

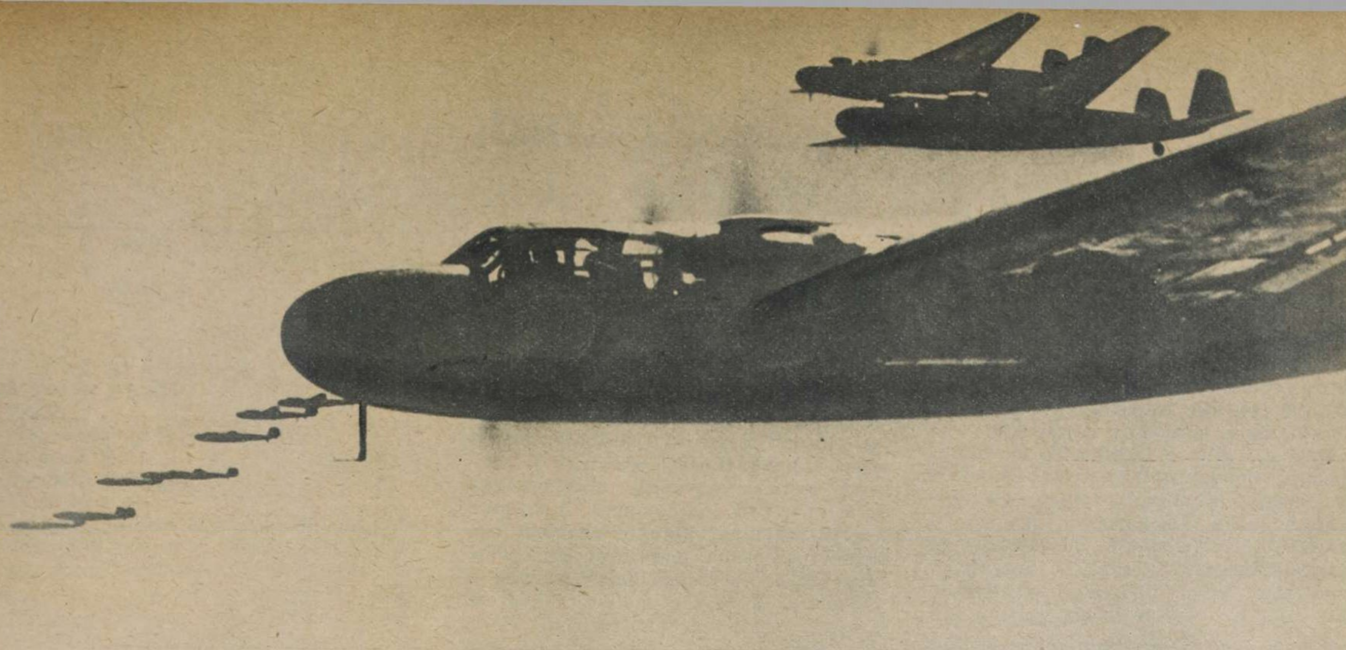


Japán géppuskalövész



Díszszemle a zászló előtt





letezés után japán időszámítás szerint 2597-ben (1937-ben) kezdette meg sorozatban, futószalagon gyártani).

A Sólyom és a japán Zubó

A most folyó háború legjobban bevált repülőgéptípusa, különösen pedig tengeri csaták diadalmas hőse a Mitsubisi-féle Hayabusa romboló repülő. Hayabusa magyarul annyi, mint Sólyom, — a gép egyébként kétfedelű alsószárnyépítésű, 550 km-sebességű típus. 1939-ben kezdette meg a gyár futószalagon gyártani. A kétüléses rombolóvadászgép két szerkesztőjét, Kubo és Nicsizava mérnököket 1942 április 1-én a japán kormány a gép szerkesztéséért húsz-húszezer yen jutalomban részesítette. Ennek a géptípusnak az érdekessége az, hogy a törzsre szerelve, a két szárny között, két 450 literes tartalékbenzintartályt visznek magukkal. A gépek harci cselekményeik megkezdéséig ezekből táplálják motorjaikat, a harc megkezdésekor azután bombavetőszerkezet segítségével gyujtóbombaként dobják le a tartalék tartályokat.

Felderítő, könnyű és nehéz bombázók mellett kétmotoros zuhanóbombázókat is gyárt a japán repülőgépipar. A japán zuhanóbombázóknak érdekessége, hogy bombáikat teljesen a törzsbe zárva hordják magukkal s ezeket csak a zuhanás megkezdésekor tolják a törzsön kívüli vetőszerkezetbe.

Csillagmotorok az előtérben.

A japán motorépítés előszeretettel alkalmazza a léghűtéses csillagmotort, s természetes: ennek ikerváltozatát is. Nakajima már másfélévvel ezelőtt kétezer lóerős ikercsillagmotorokat gyártott s ezek különösképpen váltak be a nagy kiterjedésű légitérben. A jövendő irányát tekintve, a japán repülés érdeklődésének előterében a csillagmotor áll, bár a vízhűtéses sorosmotorok fejlődését is állandó figyelemmel kísérik és például egyes géptípusok a Daimler-Benz-féle DB. 601. jelzésű vízhűtéses motor japán licenciájával készültek. A japán motorépítés fő követelménye egyébként a nagyteljesítményű motorok szerkesztése, ami megfelel a légitér nagy kiterjedéseinek is.

A mult évtizedben Japán még külföldről importált gépekkel szerelte fel légihaderejét, de azóta következetes építőmunkával és a licenciák állandó vásárlásával annyira kiépítette gyáriparát, hogy ma már a külföldi gépek csak mint iskola és gyakorló gépek nyernek alkalmazást, — harcba azonban csak olyan gépet vet a japán haderő, amelynek minden utolsó alkatrésze tisztán és kizárólag japán munka. Ez a kiépített repülőgépipar a biztosítéka annak, hogy japán repülőgépipara a háború alatt is, de különösen a háború befejezése után mindenkor hivatása magaslatán állva szolgálja majd a japán nemzet és nép mindenkori érdekeit.

Abaffy László

Repülőgépek magasságának egyszerű mérése

Irta: Radványi Ottó tanár

A hadsereg a repülőgépek magasságát különböző műszerekkel méri. E mérésekhez szolgál a pilot-theodolit nevű távcsöves műszer, továbbá a két- és négyméteres távcső, melynek elemeit a Juhász-Gamma bonyolult szerkezetű készülék közvetíti a légelhárító ágyúkhoz. Bármily bonyolult legyen is a precíziós műszerünk, mindegyik megegyezik egymással abban, hogy tulajdonképpen a szögmértan derékszögű háromszögeinek alaptulajdonságait foglalják magukban, tehát nem is oly bonyolult a szerkezetük, mint azt első látszatra gondolnánk.

Földön álló tárgyaknak a magasságát egyszerű arányossággal is meg tudjuk állapitani. Ha például egy toronynak a magasságát szeretnénk megmérni, úgy elegendő, ha a torony lábától 10 méter távolságot a földön lemérve, a kilencedik méter helyén leszúrunk egy jó méteres botot a földbe. Most lefekszünk a földre úgy, hogy szemünk a lemért tíz méter végpontjába essék és a boton keresztül szemre vesszük a torony csúcsát. Igy két hasonló derékszögű háromszög keletkezett, melynek oldalai arányosak kell, hogy legyenek, hiszen mindkét háromszögnél (a torony lábánál és a bot lábánál levő szögek) derékszögek, míg a tizedik méternél levő szög mindkét háromszögnél azonos, Tehát AOB háromszög és aob háromszög hasonló lévén, a szögeik egyformák és az oldalaik is mind arányosak. Ebből következik, hogy ha AO arányát az ao oldal arányához ismerjük, viszont a boton át szemre vett toronymagasságot a boton lemérhetjük, tehát ismerjük az ab méretét is, ezen adatokból egyszerű arányossági szabály felállításával kiszámíthatjuk az AB magasságát, azaz a toronynak a magasságát is.

$$a0:A0 = ab:X.$$

a0 tudjuk, hogy 1 méter, A0 pedig 10 méter, ab-t pedig a boton lemérjük és tegyük fel, hogy 85 centiméternek mérjük le, tehát behelyettesítve az egyenletbe az alábbi arányt kapjuk:

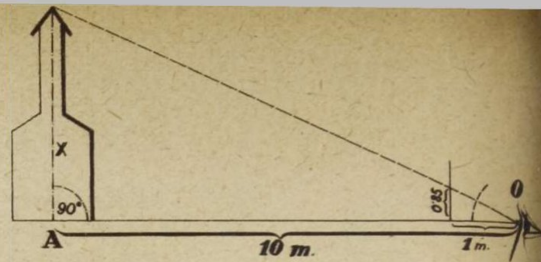
$$100:1000 = 85:x.$$

A beltagok szorzata osztva az ismert kültaggal, tehát 1000x85:100. 850 centimétert, azaz 8 méter 50 centiméter magasságot kapunk. (Lásd 1. ábra.)

Igy mérünk egyszerű arányossággal és megközelítő pontossággal. A trigonometria szabályai alapján azonban már sokkal pontosabb méréseket eszközölhetünk. Ha a derékszögű háromszögnek ismerjük a derékszög mellett fekvő valamelyik oldalának hosszúságát és az oldal mellett fekvő másik szögének adatát, úgy a másik befogóját a szög tangensének számával beszorozva már meg is kaphatjuk. Ezek szerint tehát elegendő, ha ismerem a megmérendő földi tárgynak a tőlem való távolságát a sík talajon, ha lemérem a szöget, mely alatt a mérőpontból a tárgy magasságát látom, elegendő, ha a távolságot beszorzom a szög tangensével s már meg is kapom a kívánt tárgymagasságot a legpontosabban. (Lásd 2. ábra.)

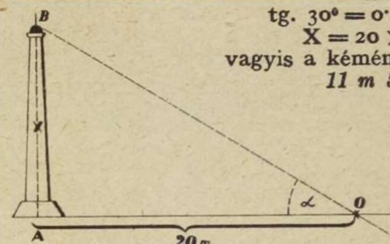
Földi tárgynál ez nem okoz gondot, mivel földi tárgynak az alapra merőlegesen álló földi alapjától mindenkor végezhetek távolságmérést, sokkal nehezebb azonban a mérés repülőgépeknél, ahol a talajra merőleges pontot előbb meg kell keresnünk. Ezt a módszert is elvégezhetjük, ha megfelelő segítő erők állanak rendelkezésünkre. Míg azonban a műszerrel való mérésnek az a nagy előnye, hogy akár egy ember is elvégezheti, addig ennek a módszernek az a nehézkesoldala, hogy az ily méréshez több ember szükséges és minél több, annál sikeresebb lesz a mérésünk eredménye.

A repülőgép méréséhez lehetőleg sík területet jelölünk ki. Ennek a területnek a középpontjában helyezkedik el a mérő ember, esetleg egy gyors számoló segéderővel. A középpontból kiindulva, 10, 20 és 30, esetleg 20, 40 és 60 méteres sugarú körben minden irányban elhelyezünk

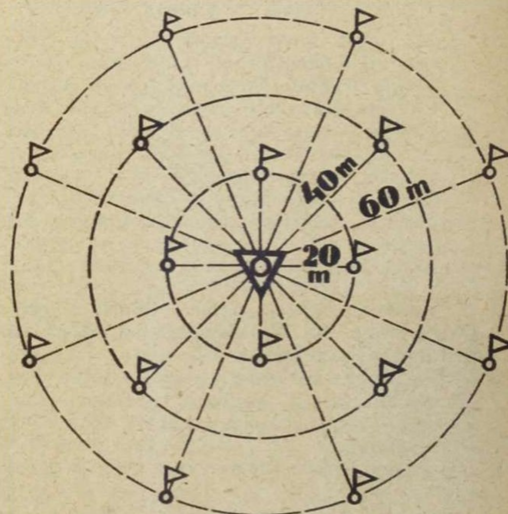


1. ábra

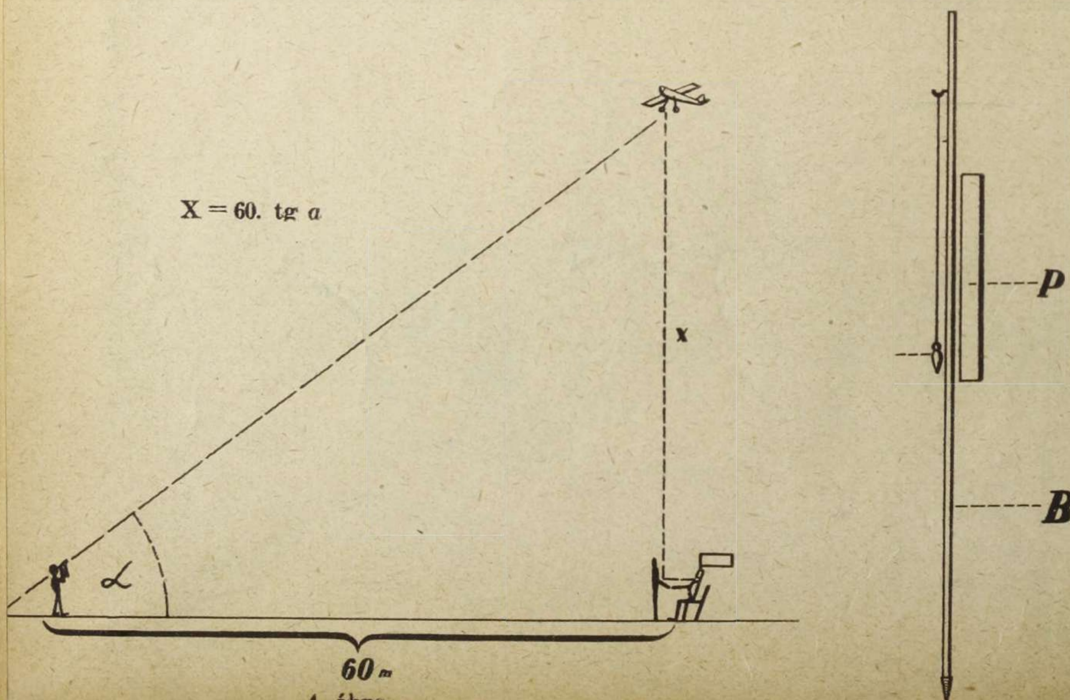
$X = AO \times tg.\ \alpha$
Ha $\alpha\sphericalangle = 30°$, $AO = 20$ m, akkor
$tg.\ 30° = 0{\cdot}577$, tehát
$X = 20 \times 0{\cdot}577$
vagyis a kémény magassága: *11 m 54 cm*



2. ábra



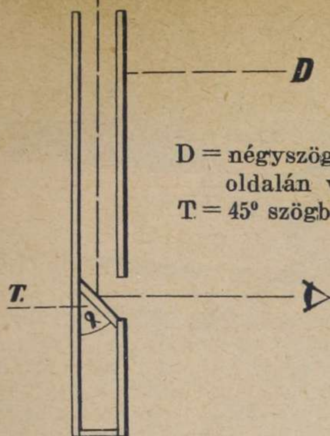
3. ábra



4. ábra

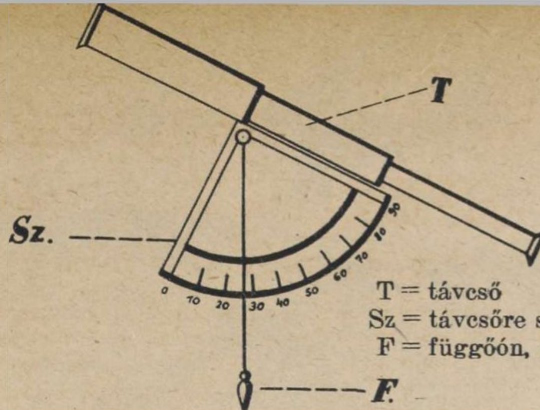
A = magasságfigyelő
P = periszkóp
B = 2 m-es bot
F = függőón

5. ábra



D = négyszögletes, felül nyitott és oldalán viselt doboz
T = 45° szögben felszerelt tükör

7. ábra



T = távcső
Sz = távcsőre szerelt szögmérő 0—90°
F = függőón, jelzi a mért szöget

6. ábra

figyelőket, kiknek egyszerű tükrös készülékekkel az lesz a feladatuk, hogy a repülőgépet a mérőnek abban a pillanatban jelezzék, amikor a gép fejük fölé érkezett. A mérő a jelzés pillanatában megméri a gép szögmagasságát és bemondja a számolónak, aki a nála levő szögtangens táblázat alapján a bemondott szög tangensszámát beszorozva, a jelző körének távolságával máris kiszámíthatja a gép magasságát. (Lásd 3. és 4. ábra.)

Ha tehát egy repülőgépnek a magasságát meg akarjuk mérni, úgy kiállítjuk egy sík terület közepére a mérő egyént és ugyancsak felállítjuk a figyelőket is, még pedig úgy, hogy minél magasabban levő gépeket akarunk mérni, annál nagyobb távolságra állítjuk fel a körben levő figyelőket. A legmegfelelőbb, ha a belső 50 m sugarú, a további körök pedig 100 és 150 m sugarúak, így pontosabban is mérhetünk.

A 2 méteres botra felszerelt periszkópot magunk is könnyen elkészíthetjük egy kartondobozból. A hosszúkás doboz tetejét nyitva hagyjuk, lent pedig egyik oldalán egy négyzetes lyukat vágunk ki rajta, melynek alsó pereméhez simul a doboz belsejében 45 fokos szögben felszerelt tükör. A periszkópot a botra, a bottal párhuzamosan kell felszerelnünk, viszont a botot is a földbe merőlegesen kell leszúrnunk, amit a boton elhelyezett függőón segítségével ellenőrizhetünk. Az így felszerelt periszkópnak az a sajátsága, hogy a tükrében csak akkor tűnik fel a repülőgép képe, ha a repülő pontosan fölébe került. Ebben az esetben a figyelő tartozik zászlójelt leadni, a mérő pedig abban a pillanatban méri a szöget a távcsöve segítségével. A mérő mellett elhelyezkedő egyén leolvashatja a szöget és azonnal megnézheti a táblázatban a szögnek megfelelő tangens számot, amit a figyelő távolságával beszorozva, azonnal megkapja a repülő magasságát. (L. 5., 6., 7. ábrák.)

Ha a 4. ábra szerint a mért szög 35 fok volt, úgy a táblázat szerint 35 foknak megfelel 0.70 tangensszám, viszont a figyelő távolsága a mérőtől 60 méter, tehát a repülőgép magassága egyenlő lesz 60×0.70, azaz 42 méter. Cserkészek és leventék számára igen hasznos kis szórakozás és tanulmány ez a módja a magasságmérésnek. Tehát jó munkát!

Fontosabb szögek tangensei:

5 fokos szögnél		0.087	50 fokos szögnél		1.192
10 „	„	0.176	55 „	„	1.428
15 „	„	0.268	60 „	„	1.732
20 „	„	0.364	65 „	„	2.144
25 „	„	0.466	70 „	„	2.747
30 „	„	0.577	75 „	„	3.732
35 „	„	0.700	80 „	„	5.671
40 „	„	0.839	85 „	„	11.430
45 „	„	1.000	90 „	„	végtel.

Légó-készültség Bagófalván

1. Sziréna

2. Elsötétítés

3. Óvóhely öregek részére

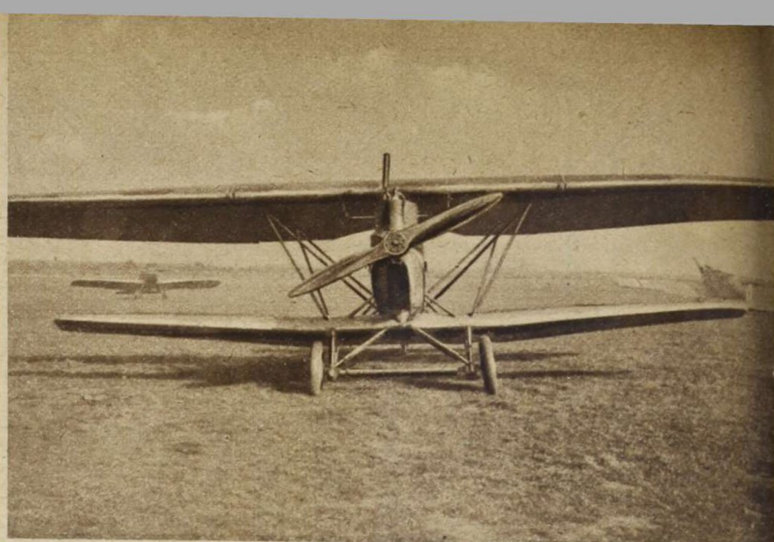
4. Óvóhely fiatalok részére

5 Vége a légiveszélynek — kezdődik a háziveszély...

tassi



Egykori rajz J. 4 gépek alacsonytámadásáról



A J. 4 gép a gyári repülőtéren

A páncélozott csatarepülőgéptől a zuhanóbombázóig

Ebben az évben van a huszonötödik évfordulója annak, hogy a német Junkers J. 4. páncélozott csatarepülőgép próbarepüléseit sikeresen befejezte. Ma ez talán jelentéktelen eseménynek tűnik. Mégis ha a géptípus fejlődését és későbbi bevetéseit vizsgáljuk, meglátjuk, hogy e gép révén már a világháborúban megteremtődött a légihaderő új harcászatának alapköve, noha akkor ezt legfeljebb előre sejteni lehetett. Az akkori úttörő munkára csak a zuhanóbombázók mostani szereplése tette fel a koronát.

Mindkét repülőgépfajta, a páncélozott csatarepülőgép és a mai zuhanóbombázó feladata egyformán a földi harcba való beavatkozás a földi erők támogatására. A repülőgépépítés és a légierők harcászatának fejlődésével járt együtt, hogy lassanként a zuhanóbombázóra ruházták át azokat a feladatokat, amelyeket a világháborúban a csatarepülőre bízták. Ez a fejlődés jellemző a német légierőre, hogy hogyan sikerült harcászati okokból az ipart új típusok fejlesztésére bírni vagy hogyan lett egy újszerű harceszköz — a világháborús tapasztalatokra támaszkodva — félelmetes fegyverré.

Mikor 1916 nyarán a Verdun ellen indított és kezdetben fényes sikerrel kecsegtető német támadás tartalékhiány miatt megakadt s a nehéz terepen védőharccá alakult át, az a nehéz feladat zúdult a német hadvezetőségre, hogy az erősen megszorított lövészárokban levő harcoson segítsen. Annál sürgősebb volt ez, mert az első vonallal alig lehetett az öldöklő harcban összeköttetést fenntartani. Még a jelentőkutya és a postagalamb is csődöt mondott. Az egyetlen mentsvár a repülő maradt. Csakis ő mehetett le alacsonyabbra, láthatta át a helyzetet, vehetett észre fontos dolgokat s hazarepülve jelentést tehetett.

Először közönséges gépeket alkalmaztak e célra. Az elhárítás fejlődésével úgy akarták a veszélyen segíteni, hogy a motor és a személyzet alá egy páncélteknőt tettek. Az első ilyen páncélos csatarepülőgépek az Albatros és AEG gyárakból kerültek ki. A fa-vászonszerkezetű szárnyak azonban így sem álltak ellen az elhárító tűznek.

Így 1916-ban a Junkers-gyár hivatalos helyről felszólítást kapott, hogy építsen teljesen fémből páncélozott gyalogsági repülőgépet (Infanterie Flugzeug), Junkers professzor ekkor azon volt, hogy a vasbádog helyett (az első két gép ebből készült) minél inkább könnyűfémet alkalmazzon a gépek súlyának csökkentésére és a teljesítmények javítására. A gép így mindazokat az ismertetőjeleket tartalmazza, amelyek ma is jellemzők a Junkers-gépekre: a legfontosabb részek duraluminiumból készültek. A belső váz acélcső-rácsszerkezet lett, ezt durál-hullámlemezzel borították. A törzs orra a páncélteknő lett, ehhez csatlakozott egy cső-rácsszerkezet, melyet először durállal, később pedig vászonnal vonták be. A kormányfelületek teljesen fémből készültek, nehogy abban az esetben, ha a gép kigyullad, a kormányfelületekről leégjen a vászonburkolat és így a gép kormány nélkül maradjon. A fronton az akkor teljesen újszerű gépet »bádogszamár« vagy »repülő tank« névvel illették.

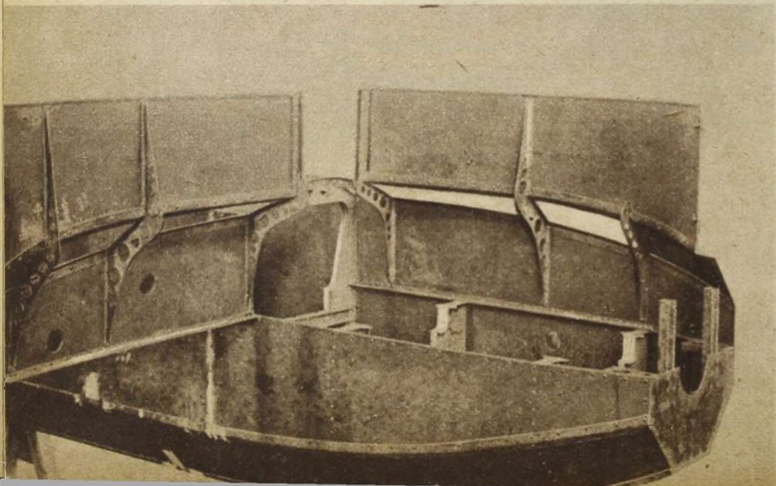
Itt vált be először tökéletesen a Junkers-féle osztott építési mód. A megsérült részeket könnyen ki lehetett cserélni vagy javítani. A gyártásnál a gép főrészeit állandó sablonok alapján kicserélhetőre építették és így szerezték az első tapasztalatokat a későbbi nagysorozatgyártáshoz. Összesen 227 darab J. 4. mintájú gép készült.

Az arcvonalon a gép minden tekintetben megfelelt a várakozásnak. A csatarepülőgép közvetlenül avatkozott be a földiek harcába és közvetlen együttműködéssel támogatta a gyalogságot.

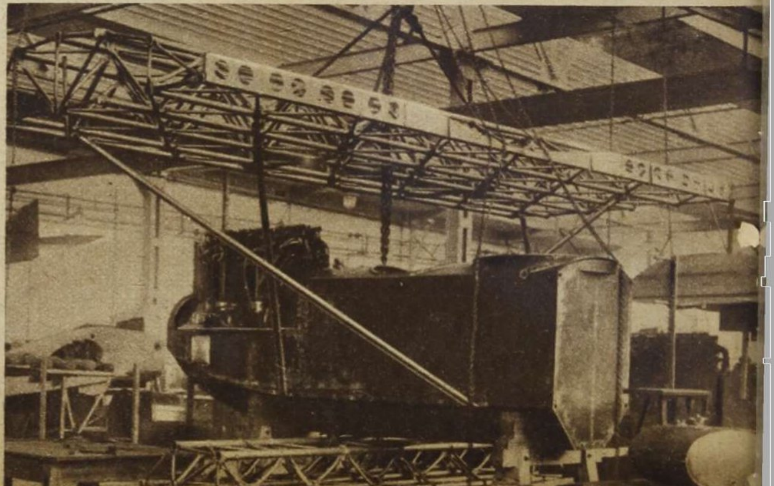
Az itt nyert tapasztalatokat továbbfejlesztve indította meg 29 évvel később a német hadvezetőség emlékezetes nyugati hadjáratát. A csatarepülőgép helyébe most a zuhanóbombázó lépett. Nagy magasságban a vízszintes bombázók »dolgoztak«. A zuhanóbombázó egészen alacsonyra lecsapva, a harcoló csapatot támogatta, megsemmisítve az ellenség ellenállási gócpontjait. A zuhanóbombázók nagy sebessége az elhárítás lehetőségét is erősen csökkentette.

S amint a világháborúban Flandriában a csatarepülőgépet kívánta a földi csapat, úgy most kérte a zubók támogatását. Egyenes fejlődési vonal vezet a nehéz páncélozású, mélyrepülésben a földi harcba géppuskatűzzel és kézigránáttal beavatkozó csatarepülőgép és a többezer méterről a földre zuhanó stukák között.

A J. 4 páncélteknője



A gép építés közben



MŰREPÜLÉSRE KÖVETKEZEM...

Minden repülő életében, vagy talán repülő tudásának fejlődésében nagy állomások vannak. Az első ilyen állomáshoz akkor jutottam, amikor oktatóm kijelentette, hogy teljesen reménytelen eset vagyok és soha életemben nem jutok olyan fokra, ahonnan egy oktató nyugodt lelkiismerettel elenged egyedül repülőgéppel. Dult lelkiállapotban aludtam azon az éjszakán és egész éjjel különböző nehéz helyzetekből kormányoztam ki a gépet — majd nem találtam meg a repülőteret, végül is egy mindent átfogó nagy zuhanással fejeztem be éjszakai kalandomat.

A harsány reggeli ébresztő engem már talpon talált és összeszorított fogakkal indultam repülő utamra. Leszálltam és — csodák csodája — túljutottam az állomáson. Az oktatóm barátságosan megveregette a vállam, egy-két búcsúfigyelmeztetés és elindultam első egyedülrepülő utamra. Ma már több év távlatából tekintek vissza erre a reggelre, de még ma is olyan élénken emlékszem minden mozzanatára, mintha ma lenne és még ma is előfordul, hogy az ezen a reggelen szerzett tapasztalatokhoz folyamodom erősítésért. Különböző feladatok végrehajtása után érkeztem repülő életem egyik legérdekesebb állomásához — első műrepülő feladatom megoldásához.

Őszi reggel volt, a nap aranysárgán sütötte a repülőteret és hosszúuszályos ökörnyál úszott mindenfelé. Eszembe jutott mindazon figyelmeztetés, óvás, amit eddigi kiképzésem során kaptam a gép sebességére, fordulókban való megdöntésére és azon helyzetekre, melyből a gép dugóhúzóba perdülhet. Most úgy éreztem magam mint gyermekkoromban, amikor egy záporesőben bőrigázott ruhában még a patakba is beleestem. Nem kellett vigyáznom, hogy vizes ne legyek. A repülőgépben is eljutottam arra a pontra, hogy nem kellett vigyáznom a mértéktartó megdöntésre vagy az életbiztonságos 100 kilométer sebességre — sőt feladatom szerint a gépet hátára kellett fordítanom, három egymásba folyó bukfencet, végül pedig egy dugóhúzót kellett produkálnom. Természetesen oktatóm előzőleg már mindent elmondott ami ezek során engem meglepetésszerűen érhet, tudtam, hogy milyen helyzetekben milyen centrifugális, vagy — petális erő ragad majd magával és biztosan tudtam, hogy hol találom meg a földet, miután ez nem mindig lesz nekem alul.

Gondosan beöltöztettek a repülők mentöövébe, az ejtőernyőbe és körülöttem mindenki szorgoskodott valamiben. Egyszerre a legfontosabb személynek éreztem magam, hiszen mindenki csak reám figyelt, kérdéseimre ötenhatan válaszoltak és mindenkinek volt egy-két olyan tanácsa, melyek betartásával az életemet gondolták megmenteni, esetleges válságos helyzetben. Már oly szorosra voltam kötve a gépben, hogy levegőt is alig kaptam, amikor a főoktató még egy kicsit húzott a hevedereken, mondván, hogy a jó műrepülés kelléke a géppel való teljes együtt mozgás, mely csak akkor lehetséges, ha a különböző erőhatások nem tudnak megmozgatni ülésemben. Férfiasan türtem mindent és alig vártam, hogy az indító tisztes fehér zászlója lecsapjon a végső engedély jeléül az indulásomhoz. Feldördült a motor és mintha ő is érezte volna nagy feladatomat, pillanatok alatt belefúrta magát a friss őszi levegőbe, hogy megkezdje életelemében való harsonáját. Ezer méterre kellett emelkednem s nagy körívben repültem körül a repülőteret. A szárnytartó merevítésekbe akadt két-három ökörnyál sebességem látható jeleként lobogott a gép után. Szemem körüljártattam a táguló horizonton és mint a multban annyiszor, ismét megállapitottam, hogy a Margitsziget, a kecses Duna hidak, a Gellérthegy — távolabb a jánoshegyi kilátó, mint megannyi ékkő diszitik szép fővárosunkat és bármennyire is bíztam a gépben, biztos voltam magamban, mégis felvetődött bennem egy pillanatra, hogy nem vállalkoztam-e olyan feladatra, mely meghaladja képességeimet. A következő pillanatban azonban

már ismét összeszorított fogu pilóta voltam, aki olyan oktatók kezében kezdte szárnypróbálgatásait, akik ma az országban a legelsők és én melléjük szerettem volna felzárkózni. Nem is volt több időm magammal foglalkozni, mert magasságmérőm mutatója az 1000 méterre lendült, — feladatom magasságában pedig minden idegszálammal a gépre, műszerekre, a horizontra és a kormányokra koncentráltam. Fülembe zúgott a főoktató figyelmeztetése „állítsd a gépet fejnehéz állásba" — „gyüjts sebességet és mint már annyiszor elmondottam, kezdd el a vezetett orsó gyakorlatot". — Lassan a gépet a baloldala felé élére állítottam és amikor a gép a hátára fordult, görcsösen belekapaszkodtam a balkezemmel egy merevítő rudazatba, miután minden kétséget kizáróan azt éreztem, hogy kiesek az ülésből. Természetesen, amint a bekötő hevederek megfeszültek, ez az érzés megszünt és én a gépben lógva, fejjel lefelé végeztem a további kormánymozdulatokat, mely végül is a gép hossztengelye körüli körfordulatot eredményezte. A gyakorlat sikerült és amikor újra magam alatt láttam a földet, tehát felvette a gép rendes repülő helyzetét, vettem észre, hogy balkezemben görcsös fájdalom nyilal. Mint visszagondoltam, rájöttem, hogy bármennyire is tudtam azt, hogy a gépből ki nem eshetem, hiszen mozdulatlan szorosra vagyok bekötve, mégis ösztönösen oly szorosan fogtam meg a merevítő rudat, hogy körmeim a tenyerembe vésődtek. Nem volt időm magam sajnálni, hiszen már a következő gyakorlatot kellett elkezdenem, mely három egymásba folyó hátra bukfencből állott. A gépet a föld felé irányítottam és az így nyert zuhanási sebességből fokozatosan kezdtem felhúzni a magassági kormányt. Egy pillanatra azt hittem, hogy egy mesebeli óriás tette rá mindkét kezét vállaimra és teljes erejéből belenyomott az ülés párnái közé. Fejem egy kissé előrecsuklott és mire felnéztem a föld teljesen eltünt elölem. „Csak húzni-húzni" zsongott fülembe a főoktató parancsa és én úgy éreztem, hogy teljes erömmel húzom a kormányt, pedig ma már biztosan tudom, hogy a tömegerőkkel, melyek akkor még szokatlanok voltak, küzdöttem. Végre is megszünt a nyomás és még az imént előttem száguldó felhőrongyokat szépen megművelt szántóföldek váltották fel. A motor, miután terhelése megszünt, felbőgött és mintegy 100 méter zuhanás után ismét magam alatt láttam a földet. Ujra sebesség nyerés — felhúzás — egy pillanatig hátonrepülés — zuhanás és alaphelyzet ismétlődött. Amikor harmadszor kerültem alaphelyzetbe, kissé zúgó fejjel, eldugult fülekkel próbáltam tájékozódni, mert bár a repülőtér közvetlen alattam volt, alig birtam felismerni. Utolsó feladatomhoz érkeztem — a dugóhúzóhoz, mely a gépnek olyan helyzete, melyből nagyon sokan nem tudtak kijönni és áldozták életüket a levegő meghódításáért. Miután a gép esetleges figyelmetlen vezetés következtében is dugóhúzóba perdülhet — a kivétel gyakorlása életbiztonságos feladat és egyik nagy válasz azokra a kérdésekre, hogy miért van szükség műrepülésre, miért kell szándékosan szembenézni a veszélyekkel. Mindezek tudatában figyelmem most már a motorra terelődött és fokozatosan kezdtem lefojtani. A motor 1200—1300 percenkinti fordulatával egyidejűleg lassan magam felé húztam a magassági kormányt, aminek következtében a gép fokozatosan veszítette sebességét. A repülés alapja a sebesség, villant át agyamon az ezernyi figyelmeztetés — és én most mégis a biztonságos 100 kilométer alá vesztettem életemben először azt a kis mutatót, melynek helyzetére ezideig oly görcsösen vigyáztam. Meglepetve tapasztaltam, hogy 90 kilométer sebességgel is még lebeg a gép és bár nagyobb mozdulatokkal, mint 150 km sebességnél, de kormányozható. Sok időm nem volt gondolkozásra, cselekedni kellett. — A magassági kormányt erélyesen magam felé húztam és evvel a mozdulattal egyidejüleg a bal oldalkormányt ütközőig benyomtam. A gép először mint egy sebzett paripa, felvágta fejét, majd a baloldalára fordulva, függőleges irányban hossztengelye körül forogva zuhanni kezdett. Az első félfordulat után a motort teljesen elfojtottam és a motor pilótafülnek oly kellemes harsonáját felváltotta a merevítő huzalok sivítása. Háromszor kellett feladatom értelmében megfordulni és ennek ellenőrzésére a nap háromszori felvillanását tüztem ki támpontul. Amikor először tünt el a nap, pár pillanatig a földre tekintettem, mely 1000 méterre alattam mind gyorsulóbb forgásba kezdett. Ugy éreztem, hogy a gép velem együtt mozdulatlanul áll a levegőben, míg a föld mint egy óriási gramofonlemez forog alattam s ez a lemez a ceglédi műúttal pontosan ketté van hasítva. A szárnyak suhogásában még taktust is véltem felfedezni, csupán a melódia hiányzott. A nap harmadszor is felvillant szemem előtt, tehát meg kellett állitanom a gépet forgásában és rendes repülő helyzetbe hozni, különben ez magától nem fog bekövetkezni. Ismét oktatóm hangja csendült a fülembe: lassan nyomd meg a magassági kormányt és az oldalkormányt állítsd alapállásba. Amikor elvégeztem a mozdulatokat, ismét a földre pillantottam, mely még forgott, de a gramofonlemez mindjobban részleteire bomlott és a vecsési tó már élesen elszakadt a környező szántóföldektől. Még egy fél fordulat és a gép függőleges zuhanásban fokozatosan gyorsult, majd a magassági kormány óvatos húzása következtében rendes repülő helyzetbe került. Minden ugyanúgy nézett ki, mint másfél perccel előbb, csupán bennem dobolt valami és életemben először hittem, hogy a gép már alázatos szolgám lett, mindent hajlandó nékem megtenni s úgy éreztem magam, mint a mesebeli bagdadi tolvaj, aki visszakényszerítette a szellemóriást a palackba.

Leszállásom után az oktatóm kezetszorított velem és evvel az ügy szerinte le volt zárva, — indult a következő növendék. Én azonban még hosszú ideig néztem a felhőket és amikor a gépeket betoltuk a hangárba, odasompolyogtam és megsimogattam az acélparipát.

Hambalkó Géza



REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

LÉGÜGYI POLITIKA, SZERVEZÉS.

A japán légierők új parancsnoka: *Takeo* altábornagy.

*

A szlovák légierők parancsnokává *Jurecha* ezredest nevezték ki.

*

Pedro Zanni ezredes, az argentinai repülés főnöke halálos gépkocsi balesetnek esett áldozatul.

*

Dowding brit repülő vezértábornagy, aki a háború első időszakában a brit vadászrepülők és egyúttal Anglia légvédelmének parancsnoka volt, a 60 éves korhatár elérése folytán nyugállományba került. Hosszú ideig működött Amerikában is, ahol az Angliába irányuló repülőgépszállítások ügyeivel foglalkozott.

*

230 millió svédkoronát fordítanak az idén a svéd légierők fejlesztésére. Ebből 180 millió koronát repülőgépek beszerzésére, 50 millió koronát pedig épületek és repülőterek létesítésére költenek.

*

Az Egyesült Államok 41-ik gyalogdandárát átszervezik és két légi úton szállítható dandárt állítanak fel belőle, dandáronként 8000 fővel.

*

A török légierőt 26 század alkotja, amely két dandárt képez. Géplétszáma: mintegy 300 repülőgép. A repülő személyzet létszáma 400 tiszt és 200 altiszt. Az egész török haderő egyébként 3 hadseregből áll. A vezérkar háború esetére 4-ik hadsereg felállítását is tervezi. Az 1939. óta fokozatosan mozgósított haderő 1. és 2. hadserege Tráciában és a tengerszorosoknál vonult fel. A 3. hadsereg Trapezunt és a szíriai határ között áll.

*

Felvétel repülő tiszthelyetteskképző iskolába. A honvédelmi miniszter a légierők hivatásos legénységi utánpótlásának biztosítása céljából repülő csapattiszthelyetteskképző iskola felállítását rendelte el. Az iskola négy évfolyamból áll. Székhelye: a székesfehérvár—sóstói repülőtér.

A 44. sz., október 7-én megjelent Honvédségi Közlönyben a honvédelmi miniszter pályázatot hirdet az iskola 1943 január 7-én kezdődő I. évfolyamára. (Az iskola kezdete a további évek folyamán október 1-e lesz.)

Az új katonai nevelőintézetben *repülőgépszerelő, repülő fegyver- és bombaszerelő, repülő csapattávbeszélő* és *híradó,* valamint *repülő fényképész* kiképzésben részesülhetnek a növendékek. A szétosztás az egyes szakmák között a rátermettség alapján, de az önkéntes jelentkezés lehető figyelembevétele mellett történik meg.



A Kormányzó Úr legfelsőbb elhatározásával megengedni méltóztatott, hogy Almásy László Ede a részére adományozott I. és II. osztályú Vaskeresztet elfogadja és viselhesse

Az iskola időtartama 4 év. Az I—III. évfolyambeli növendékek nem katonák. Csak a IV. évfolyam elején tesznek esküt és a IV. évfolyamot már, mint tényleges katonák szolgálják végig. A felvételre kerülő növendékek az iskolában teljesen díjmentes ellátásban, lakásban, ruházatban és oktatásban részesülnek.

Akik az iskolát eredményesen elvégzik, a légierők hivatásos legénységi állományába kerülnek. Az iskolából kikerülő növendékeket csak az iskola szakkiképzésének megfelelő szakmákban fogják alkalmazni, tehát későbbi katonai szolgálatuk folyamán *repülőgépvezető kiképzésben* elvileg *nem részesülhetnek.*

Később, külön vizsga letétele esetén, az előírt szolgálati idő letelte után az iskolából kikerült tiszthelyetteseknek módjukban fog állni a légierők *tisztviselői* állományába átkerülni, amennyiben a megszabott egyéb feltételeknek megfelelnek.

A pályázókat felvételük előtt repülőszakorvosi szempontból megvizsgálják. A felvétel feltételei a testi alkalmasságon kívül a következők:

a) betöltött 14 éves, de túl nem haladott 16 éves életkor;

b) magyar állampolgárság;

c) 8 elemi, vagy 6 elemi és 2 középiskolai, vagy 6 elemi és 2 ipariskolai, vagy 4 középiskolai (polgári) végzettség;

d) nagyszülőkig tiszta keresztény származás;

e) feddhetetlen előélet.

A kérvényeket 1942 november 30-ig kell a honvédelmi miniszterhez címezve a m. kir. honvéd légierő parancsnokságához (Budapest, III. Zsigmond királyútja 38—40.) benyujtani. A kérvényre bélyeg nem kell. A csatolandó okmányokról a fenti Honvédségi Közlöny nyujt felvilágosítást.

*

LÉGIFORGALOM

A magyar légiforgalom ügyeivel a Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztériumban eddig két szakosztály foglalkozott. A két osztályt most átszervezték és egy osztállyá vonták össze. (V. szakosztály.) Az összevont osztály vezetője *vitéz dr. Héjjas Iván* miniszteri osztályfőnök lett, helyettese pedig *dr. Szeghő István* miniszteri tanácsos.

*

A YATA konferenciája. A légiforgalmi vállalatok nemzetközi szövetségének délkeleteurópai csoportja Velencében szeptember 23-án és 24-én ülést tartott, amelyen magyar, német, olasz és román kiküldöttek vettek részt.

A tanácskozáson néhány fontos határozatot hoztak a háború miatt korlátok közé szorított légiforgalommal kapcsolatban. Csökkentették a légi poggyász súlyát, megszigorították a helyfoglalási díjakat és megszüntették az utánvételes poggyászszállítást. Nincs többé szabadjegy, mérsékeltárujegy, bérlet. Tilos az állatszállítás is.

A biztosító társaságok felemelték a díjtételeket. (Az utasok 30.000 pengőre vannak biztosítva.)

Kibővítik, de ugyanakkor egyszerűsítik a távíró code-ot is.

*

MÜSZAKI ÉS VEGYES HIREK

Amerikában és Angliában a légierők fejlesztésével kapcsolatban erősödik a *nyersanyaghiány.* Ez azonban nemcsak nyersanyagkérdés, hanem *szállítási* probléma is, amelyet az ellenséges hatalmak növekvő hajótérveszteségei tesznek egyre kritikusabbá.

Az ügy megoldásához nem sokkal visz közelebb *Roosevelt* felhívása az ócska anyagok gyüjtésére. Itt sokkal lényegébe vágóbb problémáról van szó, amit a kandalló mellett kiagyalt ötperces tervekkel nem lehet megoldani.

*

450.000 dollárba kerül Amerikában, átlagban egy korszerű bombázó repülőgép — jelenti az *El Mundo* című argentínai lap. Ez a magas költség ellen-

tétben áll a káprázatos amerikai termelési adatokkal, amiket *Göring* legutóbbi beszédében úgy jellemzett, hogy *Roosevelt* megfeledkezik arról, hogy kétszer kettő Amerikában is négy.

Köztudomású, hogy minél jobban közeledik a repülőgépgyártás a tömegtermelés felé, annál jobban esnek — még pedig hatványozott mértékben — a termelési költségek. Ha az egyik oldalon havi 3—4000 darab repülőgép előállítását állítják és azt, hogy egy-egy bombázó gép előállításához, motorokkal együtt mindösszesen 20.000 munkaóra szükséges, ugyanakkor pedig más oldalról kiderül, hogy egy ilyen gép 450.000 dollárba kerül, ez esetben valamelyik adat nyilvánvalóan sántikál. Vagy a szériák rövidebbek, vagy az előállítási költség alacsonyabb, mint 450.000 dollár. De az is lehet, hogy — a haszonkulcsnál alkalmazott ceruza fog vastagabban, mint azelőtt.

✱

Nappal ködgyertyával, éjjel pedig világító pisztollyal adnak jelt a gumi csónakokról a nyilt tengerre leszállni kényszerült német repülők.

✱

Az első német sztratoszférarepülőgép. A »Flugsport« ismerteti az első német magassági repülőgépet a Junkers »Ju 49-et«, amelyről eddig vajmi kevés hír látott napvilágot. Ez volt az első német gép, amelybe légmentesen elzárt, túlnyomással ellátott kabint építettek már 1927—28 ban. Különösen a kormányfelületekkel való összeköttetés megteremtése okozott nehézséget a légmentesen elzárt kabinon keresztül.

A német 800 lóerős Junkers L88 mintájú motor hajtotta, amely magassági kompresszorral volt ellátva. Az akkori viszonyokhoz mérten jelentős magasságot: 12.000—13.000 métert ért el. Repülősúlya 4250 kg, legnagyobb sebessége 146 km/ó volt.

✱

Gumihiány Angliában. Azt írja a »Manchester Guardian«, hogy ha azonnal nem nyulnak erélyes rendszabályokhoz, akkor a gumihiány tizenkét hónapon belül az egész szövetséges közlekedésügyet összeomlással fenyegeti. A világ gumitermelésének 90 százaléka a Japán kezén van.

✱

Spanyolországban új repülőgépgyár létesült. Neve: Compania Mercantil de Construcciones Aeronauticas S. A.

✱

Romániában 1941 folyamán hat új fémipari vállalatot alapítottak. Ezek egyike repülőgépek számára futószerkezeteket gyárt.

✱

Henry Farman 1908-ban épített kétfedelűje ismét feltámadt poraiból. *Max Holste* francia repülőgépszerkesztő újra megépítette a 34 évvel ezelőtti modellt, teljesen hűen eredeti nagyságához és kiviteléhez, még pedig *filmfelvétel* céljára. *Adé de Lachapelle* francia pilóta 125 méteres repülést hajtott végre a vincennes lőtéren a történelmi emlékű »tragacs« hű másával, miközben a repülésről filmfelvétel készítettek.

✱

Tönkrement a »teleszkóp-repülőgép«. A francia *Makhonine* változtatható hordfelületű repülőgéppel kísérletezett. A szárny teleszkópszerűen kitolható és behúzható volt. A gép kényszerleszállás alkalmával tönkrement. Valószínű, hogy ezzel a »teleszkóp-repülőgép« eszméje egyelőre lezárult.

✱

KATONAI HIREK.

Külföldi kitüntetések. A Kormányzó Úr Főméltósága megengedte, hogy *nemes Rákosi Béla* altábornagy, a légierők parancsnoka és *vitéz Magyarosy Sándor* vezérőrnagy, a honvédelmi minisztérium légügyi főcsoportjának főnöke, a Német Sasrend Érdemkeresztjét a csillaggal, *Almásy* László t. főhadnagy, az ismert Afrika-kutató pedig, aki *Rommel* hadseregénél teljesít szolgálatot, a Német Vaskereszt I. és II. osztályát elfogadhassa és viselhesse.

✱

Hans Joachim Marseille német repülőszázados, 158 légi győzelem hőse, — nincsen többé. Repülő halált halt, anélkül, hogy az ellenség legyőzte volna.

A Csatorna partjáról 1941 áprilisában, mint zászlós került Észak-Afrikába: dicső haditettei színhelyére. Mind a 158 ellenfele brit trikolórt viselt. Tehát légi győzelmeit a legkeményebb ellenféllel szemben vívta ki. A légi harc mestere volt. Egy ízben 15 perc alatt hat ellenséges gépet tett ártalmatlanná.

Géppuskáit minden helyzetből mesterien kezelte. Egyik ellenfelét háton repülésből lőtte le. Gépét négyszer érte légi harcban súlyos sérülés, de ő mindannyiszor sértetlen maradt.

Másfél év alatt zászlósból századossá lépett elő és megszerezte a Tölgyfalombbal díszített Vaskereszt Lovagkeresztjét. Ehhez a Führer nem rég a kardokat adományozta neki.

Dernában temették el s fölötte *Kesselring* vezértábornagy mondott búcsúztatót.

Hans Joachim Marseille százados mindössze 22 éves volt.

✱

Graf német őrnagy szeptember 26-án 200—202-ik légi győzelmét aratta. *Hitler* vezér és kancellár személyesen nyujtotta át neki a legmagasabb német kitüntetést: a kardokkal és Tölgyfalombbal díszített Vaskereszt Lovagkeresztjéhez a brilliánsokat. *Graf* őrnagy ötödik tagja a német véderőnek, aki ebben a magas kitüntetésben részesült.

✱

2000 légitámadás. A 104. olasz torpedóvető repülőcsoport 2000-ik légi támadását ünnepelte október elején. Az ünnepség a Földközi-tenger keleti részének egyik repülőterén zajlott le. A csoport parancsnokát: *Reimero* repülő őrnagyot és legénységét az olasz és a német bajtársak elhalmozták szerencsekívánataikkal.

✱

Reinert német repülőőrmester október elején 103-ik légi győzelmét aratta a keleti arcvonal fölött.

✱

Az uruguayi tengerészeti repülés főnöke Argentinában lezuhant és meghalt. A repülőgépet, amellyel a baleset történt, nemrég vásárolták az Egyesült Államokban.

✱

G. H. Stainforth, a legkiválóbb brit repülők egyike Afrika fölött vívott légi harcban elesett.

✱

A kínai pilóták legnagyobb részét az Egyesült Államokban képezik ki.

✱

3 millió kg. bomba. A »Flugsport« közli az »*Universul*« híradását arról, hogy a román légierők eddig csaknem 1000 repülőgépet semmisítettek meg és 3 millió kg. bombát dobtak le. (Minthogy a keleti hadszíntéren eddig mintegy 20.000 ellenséges repülőgép ment tönkre, ez a híradás azt jelenti, hogy *minden huszadik orosz repülőgépet a román légierők semmisítették meg. A szerk.)*

✱

Mead újzélandi tábornok egyik felderítő repülőútjáról nem tért vissza.

✱

Az olasz partvidékre berepülő angol gépek egyes polgári személyeket is megtámadnak. Például a mezőn géppuskával megsebesítettek egy földmívest. Baritól délre egy szülésznőt támadtak meg, aki az országúton a szomszédos község felé tartott. Egy olajbogyókat szedő asszonyra szintén géppuskatüzet zúdítottak.

Az olasz hatóságok felhívták a lakosságot a rejtőzésre akkor is, ha csak egyes repülőgépek közeledését látják.

✱

Ciprus szigetének légvédelmében ausztráliai repülők is résztvesznek. Eddig főleg kanadai repülők védték a szigetet.

Le Havre Franciaország legjobban bombázott városa. *Pierre Courrant,* a város polgármestere a következőket mondta el a város bombázásáról az amerikai United Press tudósítójának:

A RAF a háború utolsó két évében 190 légitámadást intézett Le Havre ellen. Az eredetileg 200.000 lakost számláló kikötő városnak ma már csak 135,000 lakosa van. A bombázásoknak 370 halott, mintegy 1000 nehéz és 1000 könnyű sebesült esett áldozatául. Minden negyedik ház megsérült, vagy romba dőlt.

A bombázásnak — a polgármester szavai szerint — semmi célja sincs. A németek itt nem összpontosítottak hadihajóegységeket. Arra sincs semmi jel, hogy a német hadvezetőség az angoliai partraszálláshoz szükséges szállítóhajókat akarta volna itt összegyüjteni.

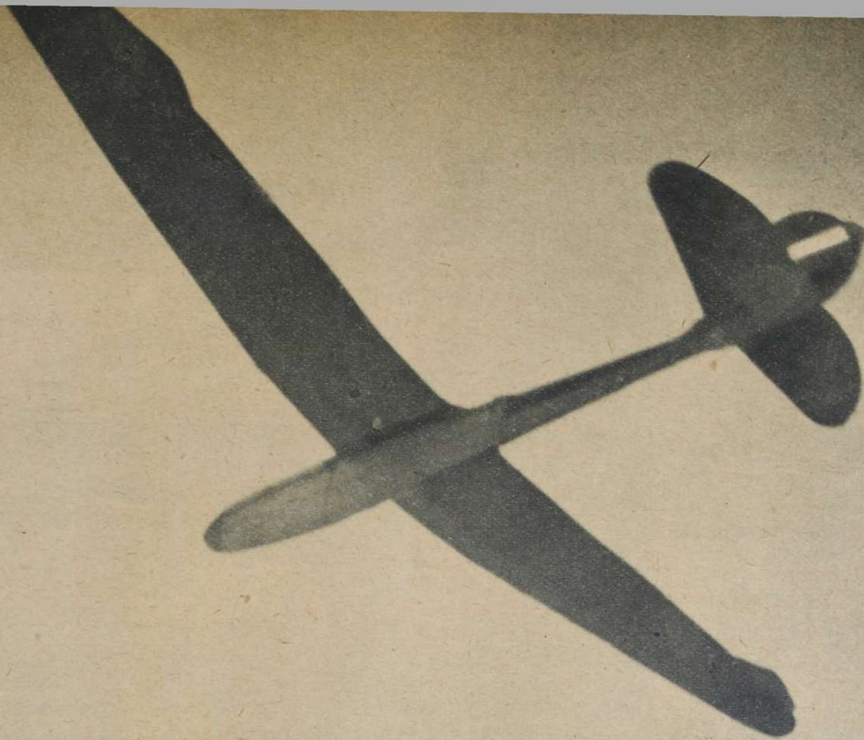
Különösen a francia gyermekek sínylették meg a légitámadásokat, akik a rossz táplálkozástól egyébként is el vannak gyötörve.

✱

1082 brit bombázórepülőgép pusztult el 1942. januártól szeptember végéig — mondta *Sir Archibald Sinclair* légügyi miniszter az angol parlamentben egy vita folyamán, amelyet a brit repülőgépveszteségekről folytattak.

✱

A brit légierők vesztesége — az angol alsóházban ismertetett adatok szerint — 1942. április végéig: 14.000 fő (9000 halott, 3000 sebesült, 2000 hadifogoly) és 4681 repülőgép. A fentközöltek alapján a számok hitelességét fenntartással kell fogadni.



VENDÉGLÁTÁS SELMECBÁNYÁN

Ragyogó nyári délelőtt. A nap lángoló sugarai fáradhatatlanul ostorozzák a kiszikkadt földet. A felhőtlen, türkizkék égbolt puhán öleli át a gödöllői tájat. A repülőtéren csend van. Vasárnapi csend. Az erdő árnyékában keres menedéket minden vad, minden madár. Karcsútestű, barnabőrűk sietnek a hangár felé.

Csattan a zár, csikorog az ajtó. Görnyed a hát, feszül az izom, s lomhán indul egy gép a fény felé. Nemesvonalú csillogó teste büszke szárnyaival kevélyen tekint fel az égre. Magyar tudás szülte, magyar kéz alkotta, s mint anynyiszor azelőtt, most is útra készül. Feldördül a motor, megindul az autó utasaival a repülőtér széle felé.

Rajtra áll a gép. Kígyózik a kötél, lassan odaér. Éhes sárkányként acélfogával belemar a gép. Beült a repülő, lendül a zászló s harsogva ír három kört a végtelen tér felé. Visszajön a jel. Feszül a kötél, sír a homok, magasba lendül a gép. Táncol a műszer, süvölt a lég, puha karján ringat az ég. Csattan a kioldó, hull a kötél, nyugodt siklásba lendül a gép. Fürkészve keres emelést. A magasságmérő lassan kúszik a kétszáz m. felé. A szárnyakon vidáman duruzsol a szél.

— Jön a föld! Jön a föld — erről mesél. Feszült idegekkel keresi a szem az eget, s aggódva kérdi, vajjon hol lehet emelés? Most elhalkul a zúgás. Susog a lég, billen a szárny, fordulóba perdül a gép. Szűkül a kör, kúszik az emelkedésmérő a nulla fölé. Ingadozik. Visszaesik. Tágul a kör, szűkül a kör, s most határozottan halad az egy fölé. A magasságmérő sem tétlenkedik. Rögtön az ötszázhoz ér. Csend van, csupán a szárnyakon dalol a szél. Tágul a horizont, jár a stopperóra, már félórája járja égi útját a gép. Zöld vánkos az erdő, virágos paplan a rét, rajta apró bogár a nép.

Fent vár a felhő, közeledünk az ezer méterhez. Elbujik a hangár, eltűnik a rét, csak üzenetét küldi: »Jó repülést!« — Emelkedünk tovább. Csillogó ezüstkígyó a Duna, Gödöllő már kéklő ködbe vész. Szálljunk tovább, repüljünk fölfelé. Ezerötszáz méter. A teljesítményjelvény első harmada kész. Ingadozik az emelkedésmérő. Megáll. Most lassan megindul visszafelé. Egy pillanatra megtorpan a nullán, hogy annál gyorsabban rohanhasson a kettes merülés felé. Alattam barátságtalan erdős vidék. Most hol találok emelést? Mindenütt kék az ég, reménytelenül süllyed a gép. Fogy a magasságom. Még háromszáz méter az élet, s azután itt a vég. A közelben zöldel egy rét. Talán ott? Próbaszerencse! Hiába? — Hiába! De most még nem szabad feladnom a reményt! Fogam az ajkamba mar. Figyelek!

— Nem szabad leszállnom! — válik bennem dühös akarattá a kívánság. — Tizenöt kilométer nem távrepülés. — Pattanásig megfeszített idegekkel figyelek. Mi ez?

Zizeg, susog a szárny s új erőre kapva tör ismét a »Pilis« a végtelenbe. Boldogan sóhajtok fel, szemem ragyog s körözök a felhők felé. Ismét felcsillan a Duna. Feléje sodor a szél. Alattam soktornyú fényes város harangzúgással küldi üdvözletét. Az ezüstfolyón játékhajók úsznak nyugatnak, Esztergom felé. A nap éji szállására elmosódott felhőút vezet. Válaszúton állok. Széllel vagy ellene? Széllel szembe repülni nem lehet, tehát irány észak. Nőnek a hegyek. A Csóványos kopasz fejével barátságosan integet. Fölötte sötét kumuluszok hívogatnak vendégváróan. Csábításuknak nem tudok ellentállni. Megnézem, milyen ott a világ. Búcsúpillantást vetek az Ipolyra, s lassan elszürkül a látóhatár. Tejfehér köd ölel körül és — gorombán fogad. Neveletlenül lökdös, dobál és taszigál. Kicserélném az »Elvarázsolt kastélyra«, pedig ott fizetni kell. Jó volna faképnél hagyni neveletlen házigazdám, de röstellem. A diszteleen távozás helyett a meglevő műszereket nézem s a hiányzókra vágyakozva gondolok. Brrr. Mit látok?

Variométerem bárban érzi magát s idegesen táncol. Felváltva mutat merülést és emelést. Emelést érzek, merülést mutat. Néha fordítva. Nem vitatkozom. Csóválom a fejemet s meghökkenve látom, hogy a sebességmérőm milyen vidám legény. Gondtalanul ugrál a nulla és 120 között. A »Pilis« felsüvölt, elhallgat. Úgy érzem, most reám leselkedik. Hibára vár. És ez nem késik soká. Ismét megkezdődik a hadd el hadd. Hirtelen felbúg. A szellőzőnyíláson süvöltve tódul be a levegő. A sebességmérő őrjöngő vitustáncát járja. Nem tudom, hol az ég, hol a föld s fiú vagyok-e vagy leány. Szemem a sebességmérőre tapad. Megnyugtatom. Világosodik. Kicsúszom a felhőből s érdeklődve nézem, hogy hová sodort végzetem. Magas, haragoszöld hegyek fenyegetően merednek reám. Ki mondja meg merre van észak, ki tudja, merre van dél? Tanácstalanságomban a nap siet segítségemre. Fényét balról küldi hozzám és én szállok észak felé. Merre járok? — A térkép nem felel. Mindenütt erdő, mindenütt hegy. Szűk völgyekben kicsiny házak s mellettük pompás leszállóhelyek. Hirtelen eltűnik a nap, kopog a szárny s fedőm ablakát csendes eső veri. Tompán morajlik az ég s vészesen merül a gép. Erdőkoszorúzta távoli hegyoldalban fehér város. Vajjon eljutok-e oda még? Posta, telefon, csendőrség, ebéd csábító szirénként villan elém. Számolom a métereket. Magasság 400 m., merülés 3 m/sec, távolság 3 km. A városka völgyben fekszik. Előtte hegy. Sikerülnie kell. Minden pillanatban elfordulásra készen repülök a gerincnek. A szél elállt, eső nem esik, a gerinc nem emel. Pár méterrel fölötte átsiklom. Fellélegzem. Sikerült!

Hegyekre épült bájos város néz fel reám. Keresztül-kasul hatalmas villanydrótok szelik át légterét. Szélén domboldalon hosszú fehér ház. Talán malom.

Mellette rét. Tehenek bámészkodnak, méláznak rajta. Jó leszállóhely. Lesz itt rögtön riadalom, tudom előre. Egy éles forduló, hosszú csusztatás és a csúszótalp alatt feljajdul a fű.

Leszálltam valahol Szlovákiában!

Csillogó szemű lenszőke gyerekek visítva rohannak felém. Szemükben ízzó kérdés:

— Ki vagy? Honnan jössz? Ugy-e nem harapsz, ha megcsodálunk, te nevetőarcú idegen?

Hirtelen megtorpannak. Ajkukról bátran csendül fel a szó:

— Na straz!

Népesedni kezd a hegyoldal. Asszonyok jönnek sietős léptekkel. Csinosak és csintalanok. Izgatottan duruzsolnak, vizsgálódva néznek. Aggódva nézem őket. Szapulnak vagy dicsérnek? Mosolyognak. Ez jó jel. Nem hagyom magamat és visszamosolygok. Erre ajkukról dallamosa csendül fel a szó:

— Na straz!

És jönnek a férfiak. Öregek, fiatalok. Körülvesznek barátságosan, kedvesen. Pereg ajkukról a szó. Szlovákul kezdik, magyarul folytatják.

— Honnan jöttél? Merre szálltál? Mikor indultál? Mit ettél?

Elkábított a szóáradat s csupán az utolsó kérdésre válaszoltam:

— Semmit.

Ijedten villant meg az asszonyok szeme. Csiripelésük egy pillanatra elhalkult. Bársonyos pillantásukkal kedvesen kérdezték:

— Még nem haltál éhen? No ne félj!

Ritkult a kör. Egy pillanat mulva terüljasztalkámként kávé, vajaskenyér, sajt, hús, gyümölcs varázsolódott elém. Ettem. Nem! Habzsoltam. Tömtem magamba a sok jó falatot. Tele szájjal derűsen néztem körül, mikor hirtelen meghült ereimben a vér. Ételáradat indult meg és eltemetéssel fenyegetett. Szám, kezem, zsebem, Pilisem a finom falatok súlya alatt görnyedett. Hirtelen végeszakadt az eldorádónak.

— Zsandar! Zsandar! — szaladt szájról-szájra a hír.

Egy kis Tátra rugaszkodott a hegyoldalnak és dacos pöfögéssel hozta ismeretlen utasait. Felérve, nagyot sóhajtva megállt. Markánsarcú, barátságos tekintetű csendőrtiszt volt az utasa. Egy pillantást vetett a gépre, egy pillantást rám és barátságosan rázta meg kezemet. Üdvözöltük egymást szlovákul, magyarul. Majd magyarra fordította a szót. Peregtek kérdései, de hangja jóindulatúan csengett. Közben a helybeli vitorlázórepülők segítségével a Pilis szétszereléséhez fogtunk. Megcsodálták minden részét.

— Hol helyezzük el? — kérdeztem.

— Hol? Hát a hangárban! — mondta az egyik B. vizsgás. Meglepett képet vághattam, mert magyarázólag hozzátette:

— Hát ez a vitorlázórepülőtér. Nem tudta?

Hümmögtem. Dehogynem, dehogynem! És azzal vittük be a gépet a hangárrá előléptetett malomba. Közben véget ért a kihallgatás, elkészült a jegyzőkönyv. Cigarettával kínáltak. Elfogadtam, rágyujtottam. Füstjébe temetkezve vártam



Akkor még nem tudtam, hol fogok leszállni...

sorsomat. Sokáig várnom nem kellett. Autóba ültünk és a zegzugos alkonyfényű barátságos utcákon keresztül a csendőrségre mentünk. Tiszta szoba, kényelmes ágy, jó vacsora várt reám. Késő éjszakáig beszélgettünk.

Reggel ismét felhőtlen volt az ég. Későn keltem, de annál kipihentebben. A járási főnökhöz kellett mennem. Ismét kihallgatás. Jóindulatú kérdések, jóakarat, uri bánásmód, bajtársiasság sugárzott a kérdezőről.

— Szeretném a várost megnézni! — kértem bátortalanul.

— Örömmel mutatjuk meg! — hangzott a felelet. Az egyik városi tisztviselővel bebarangoltuk a város minden zugát. Őszintén bevallom, hogy ittunk is. Hogy mit? Eredeti pilseni barna sört. Hogy jó volt-e? Tessék megkóstolni. A címet szívesen megadom.

Rohantak az órák. Alkony előtt két háromtonnás katonai teherautó állt meg szállásom előtt. Kettőn akartak hazavinni engem. Alig bírtam rábeszélni őket, hogy egy is elég. Nagynehezen beleegyeztek. Féltő gonddal helyezték autóra a vitorlázógépet és kanyargós szerpentinúton megindultunk Léva felé. Hatalmas fenyvesek, mély szakadékok mellett rohantunk el. Hosszú poruszályt vontattunk magunk után. Sötétedett, de a rohanás nem szűnt meg. Még 20, még 10, még 2 km Léva és otthon leszek. Garabonciás szekérként vágtatott a kocsi a lapályon. Irtózatos recsenés, fékcsikorgás s megtorpantunk. A lendülettől előrevágódva egymásra estünk.

— Mi történt?

— Eltört az első kerék rugója — hallatszott a mélabús felelet. Leszálltunk. Bánatosan néztük a tört rúgót, de csak nem forrt össze. Nekigyürkőztek a legények s harsány kalapácsolás verte fel az esti csendet.

Nem messze tőlünk vendégvárón egy kocsma állt az útszélen. Ajtaján beperdültünk, hangos szóval kértünk por mosót. Hoztak is a kisüstön főtt fajtából. Megittuk. Máris ízesebb lett a szó, csillogóbb a beszéd. Pohár poharat követ. Harapnivaló is kerül az asztalra. Vaj, kenyér, zöldpaprika. A zöldpaprikából három nagy, a többi méregerős kicsi. Kedvesen biztatnak:

— Vegyen a zöldpaprikából, hiszen az nemzeti eledelük!

Azzal gyorsan kiveszik a nagyot s nekem marad a kicsi, hegyes.

— Az árgyélusát! — fohászkodom. Kiveszem, beleharapok. Mintha tüzes ördögöt nyeltem volna. A szemem könnyezik, homlokomról a verejték csurog. A pokol minden kínját érzem, de eszem. Eszem, mert néznek. Méregerős törkölyt iszom reá, hiszen a kutyaharapást szőrivel gyógyítják. Fülem zúg, vérem dobol és érzem, hogy bambán, de kitartóan vigyorgok. Motordörej hallatszik az országútról. Elkészült az autó. Felszállunk, elindul. A hűvös esti szél simogatja homlokomat. Hűt és józanít. Hirtelen megtorpan az autó. Magyar százados áll a reflektorfényben, magyar katona virraszt a vártán. Határ. Jegyzékváltás. Búcsúzkodás.

— Na straz! — »Éberen vigyázz!«

— Köszönöm a vendéglátást Selmecbányán!

Megfordul az autó s hangos berregéssel tűnik el az éjben. Én is utánuk mondom halkan, búcsúzóul:

— Na straz!

Lieszkovszky András

A kész Me. 109. gépet a magasba emelik, hogy ne foglaljon el helyet

Célszerű szerkesztés = több repülőgép!

A német légihaderő sikerei és haditapasztalatai két alapvető tanulsággal szolgálnak: a harci siker oka részben a bevetett gépek kiváló minőségében (és természetesen a kitűnően kiképzett, elsőrendű harci szellemű személyzetben), másrészt a bevetett gépek nagy számában keresendő.

A háború folyamán azután az is egyre jobban kiderült, hogy erősen latba esik az a tény is, hogy adott repülőgépet (vagy általában fegyvert) milyen gyorsan, hány munkaóra alatt lehet elkészíteni. A repülőgépszerkesztő előtt tehát nem csupán az a feladat áll, hogy minél jobb teljesítményű gépet készítsen, hanem, hogy az gyártási szempontból se legyen bonyolult. A gép gyártásához szükséges munkaóra — és anyagszükségletnek minimálisnak kell lennie.

Hogy a célszerű, jól átgondolt szerkesztési munka milyen nagy eredményekre vezethet, arra szolgáljon itt néhány példa:

A Messerschmitt Me. 109. gépet eredetileg 1934/35-ben tervezték és azóta tervszerű fejlesztő munkával sebességét közel megkétszerezték s minden más teljesítményét is megjavították. Ennek ellenére mai alakjában 30%-kal kevesebb munkaidő alatt építhető, noha felszerelése semmiben sem egyszerűsödött. Ennek egyik eszköze volt például, hogy a szárnyon a bordák számát a hordozó fémburkolat megfelelő megerősítésével majdnem felére csökkentették. Mi a gyártási javítások eredménye: ma ugyanannyi munkás ugyanannyi munkaidő alatt 60 helyett 90 repülőgépet készít.

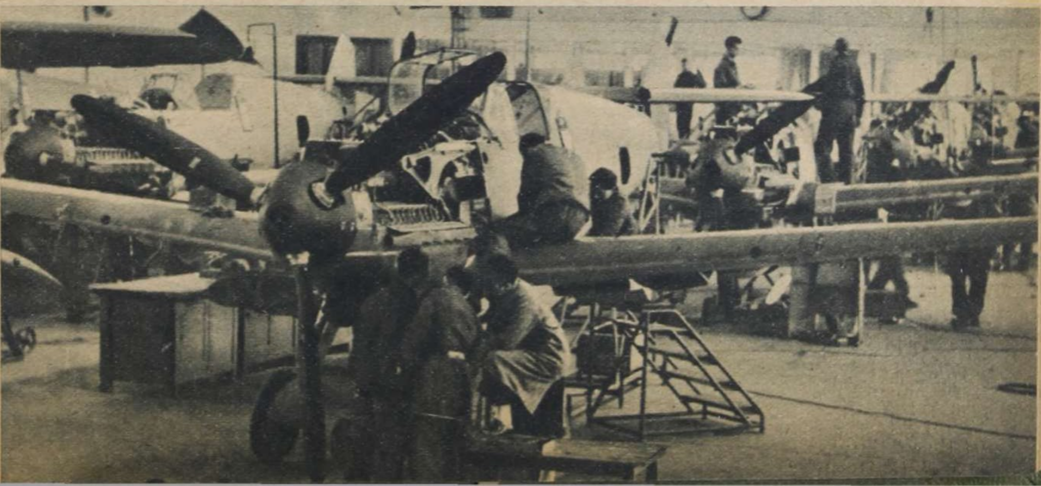
Vagy vegyünk példát a Me. 110. gépről:

A Messerschmitt Me. 110. rombológép gyártási munkaidőszükséglete továbbfejlesztett kiadásaiban kerek 35%-kal lett kevesebb, noha ugyanakkor a gép felszerelése jelentékenyen kiegészült, fegyverzete jóval erősebb lett, a hatástáv is növekedett s mindennek tetejébe még új harcászati követelményeknek is eleget kellett tenni.

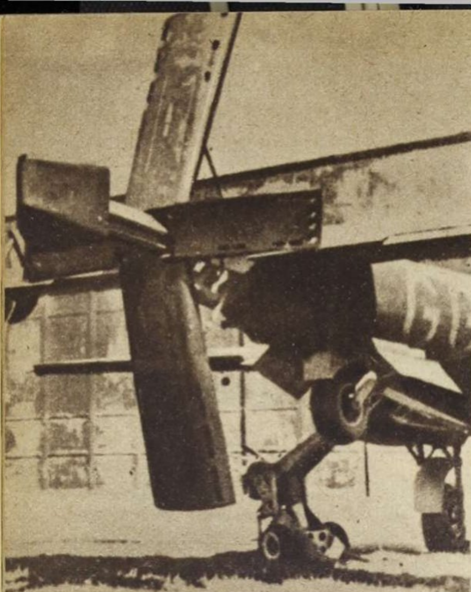
Mint már előbb mondottuk, nem csupán a munkaidő, hanem az anyagszükséglet is mértékadó tényező. Szükségesnek mutatkozott, hogy a felhasznált lemezvastagságokat bizonyos mértékig szabványosítsák s így a raktári készletet is csökkentsék. Hasonlóképpen inkább kevésfajta, de sok egyforma méretű csavart kell a szerkezetbe beiktatni, hogy ekkép a csavargyár is nagyobb egységrendeléseket kapjon, amivel ott is munkaerőket takarít meg. Szolgáljon erre is néhány példa a Me. 110. pályafutásából: a Messerschmitt 110. gép új továbbfejlesztése (a Me. 210.) Messerschmitt professzor nagyszerű munkájával gyártási szempontból sokat fejlődött. Amíg az eredeti Me. 110. gépnél 637 különböző méretű félkész munkadarabra volt szükség, addig a továbbfejlesztéssel ezek számát már csupán 201 darabra sikerült leszorítani. Ez egyben azt is jelenti, hogy amíg a Me. 110. gépnél mintegy 20 különböző vastagságú könnyű fémlemezt kellett állandóan raktáron tartani, addig ma már 7 különböző lemezfajta is elegendő. Ugyanakkor a felhasznált csavarok is 340 különböző méretről csupán 156-féle csavarméretre csökkentek.

E tényekből világosan láthatjuk, hogy nem csupán a legjobb teljesítményű gépek tervezése a repülőgéptervező feladata, hanem ugyanakkor figyelembe kell vennie a gazdaságos gyártás követelményeit is.

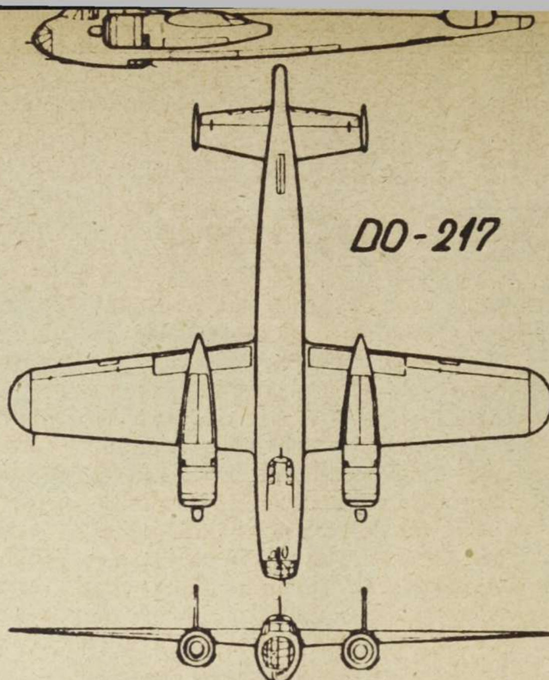
S ha most éppen a Me. 109. és a Me. 110. gépek továbbfejlesztései (tehát a Me. 109 F. és a Me. 210.) az egyszerűsödés és gazdaságos gyárthatóság terén nagy haladást mutatnak, az elsősorban Messerschmitt professzor munkájának érdeme s nagy része van abban, hogy a német repülőipar annak ellenére, hogy a háború következtében a hadsereg emberszükséglete rendkívül megnövekedett, még növelhette gyártási teljesítményét.



A Me. 109. összeszerelése



A Do. 217 zuhanófékrendszere kinyitott állapotban





A Do. 217 zuhanásban

Do. 217.

A Do.-család legújabb hajtása

A legújabb német Do. 217. E_1 és Do. 217. E_2 kétmotoros vízszintes és zuhanóharcigépről német oldalról hosszú időn át semmilyen adat nem volt megtudható. 1941-ben Angliában kényszerleszállt Do. 217. típusról az angolok által kiadott vizsgálati jelentés azonban már számos részletet ismertetett. Ezek a részletek 1942-ben módosultak és a legutóbbi svájci és német közlések szerint ma már Do. 217. E_1 és Do. 217. E_2 típusok sikeres harcbavetéséről értesülünk.

A *Do. 217. E_1* típusba 2 drb BMW 801. mintájú 14 hengeres, léghűtéses, egyenként 1600 lóerős teljesítményű kétfokozatú légsürítős csillagmotor került beépítésre. Ennek a motornak *startteljesítménye* max. 3 percig 2500 m alatt 1.32 ata. 2700 ford./perc. *Szükségteljesítménye* max. 3 percig 2500 m felett 1.30 ata. 2550 ford./perc. *Emelkedési és harciteljesítménye* max. 30 percig 1.27 ata. 2400 ford./perc. *Legnagyobb tartós teljesítménye* 1.15 ata. 2300 ford./perc. *Legnagyobb takarékteljesítménye* 1.10 ata. 2100 ford./perc. A *zuhanórepülő fordulatszámot* egy vezérlőkészülék önműködően 2700 ford./percre korlátozza. ***Tüzelőanyagfogyasztása*** 1000 m alul

emelkedési teljesítménynél 515—550 lit./óra,

legnagyobb tartósteljesítménynél 380—400 lit./óra,

legnagyobb takarékteljesítménynél 270—280 lit./óra,

kenőanyagfogyasztása óránként 3—12 kg.

A Do. 217. E_1 típus legnagyobb *sebessége* a 2 drb BMW 801. mintájú motorokkal 5640 méteren 497 km/óra. Utazósebessége 5820 m magasságban 410 km/óra. ***Hatótávolsága*** utazósebességnél 2415 km.

Súlya:

üres súly = 8591 kg,
legnagyobb bombaterhelés = 3000 kg,
összes terhelés = 6695 kg,
repülősúly = 15.286 kg.

Fegyverzete:

1 drb a géporrba szilárdan beépített 15 mm kaliberű ágyú, 4 drb forgathatóan beépített 7.92 mm kaliberű géppuska a törzsoldalakban, 2 drb forgathatóan beépített 7.92 mm kaliberű géppuska a munkatér (kabin) tetején és 1 drb további 7.92 mm kaliberű forgathatóan beépített géppuska lőiránnyal hátrafelé a munkatér alsó részén. Beépítési lehetőség van továbbá a törzsben egy 20 mm kaliberű forgatható ágyú részére is.

A Do. 217. E_1 legérdekesebb alkatrésze a zuhanóbombázást elősegítő *új-szerű* zuhanófékrendszer kiképzése és elrendezése.

A zuhanófékek a Ju. 87. óta közismerten rácsos fémlapok voltak, amelyek a szárnyak alatt elhelyezettek és a repülés irányára merőlegesen beállíthatók. Ezek a rácsos fémlapok (zuhanófékek) a Ju. 87.-nél 150 km/órával csökkentik a zuhanósebességet és a szárnyszelvényre vonatkozóan meredek ferde zuhanásban a szárnyra ható felhajtóerő eltoló hatását gyakorlatilag lényegtelen értékre csökkentik.

A Do. 217. E_1 eme szokványos zuhanófékelrendezéstől eltérően egy ejtőernyőszerű zuhanófékrendszerrel bír, amely külön a pilótaülésből történő kioldás útján ledobható törzsfarokdarabon került elhelyezésre. A szétnyíló lapok egyrészt oly tartókon vannak csapágyazva, amelyeket a farokdarab mellső vége tart, másrészt pedig egy anyához csuklósan csatlakoznak, mely anyát a lapok szétnyitásánál a motorhajtotta orsó a repülőgéphossztengely irányában csavarmenet útján előrehúz.

Ennek a zuhanófékrendszernek főelőnyei:

1. a teljes rendszer súlyos sérülése vagy működtethetetlensége esetén a zuhanófékrendszer egyszerűen ledobható,

2. az egyes féklapok sérülésének a repülőgép kormányzására csak csekély befolyása van, míg a szárnyzuhanófékek esetleges egyoldalú kiesése az egész repülőgépet veszélyeztetheti.

A *Do. 217. E_2* vízszintes és zuhanóbombázó a Do. 217. E_1-nél lényegesen jobb és nagyobb teljesítményű gép. Ebbe a típusba 2 drb BMW *802*-es 18 hengeres kettős csillagmotor egyenként 2000 lóerőteljesítménnyel került beépítésre. A gép legnagyobb *sebessége* 520 km/óra felett mozog és *2-féle zuhanófékszervvel bír.* A gép súlynövekedése és a zuhanósebesség további csökkentése egy a ledobható farokrészen ejtőernyőszerűen szétnyíló és egy a szárnyak alatt elhelyezett rácsos fémlap-zuhanófékrendszer beépítését tette szükségessé.

A zuhanóbombázáshoz szükséges szervek mozgatására a Ju. 88. hidraulikus készülékeitől eltérően elektromos vezérlőberendezések szolgálnak. A zuhanás bevezetése és a féklapok kiengedése egy kapcsoló, a repülőgépnek zuhanásbóli felvételére pedig egy másik kapcsoló szolgál. A bombavetés is elektromos kioldással történik. A bombatár ajtói a bombakioldó kapcsoló készültségállásba helyezésekor önműködően kinyílnak és bombavetés után önműködően bezárulnak.

Gépszemélyzet 4 fő, amelyek a törzsorrban a szárnybelépő él vonala előtti elrendezett munkatérben foglalnak helyet. A pilóta mellett ül vagy a törzsben a célzókészüléknél fekszik a bombalövész. A két további lövész közül az egyik egyszersmind a rádiós is.

A személyzeti tér mögött az alsó törzsrészen *bombaaknák* vannak, amelyek helyenként 6.25 m hosszú térrel *torpedó* részére kialakították. A *törzsaknákban* (bombatár) 2×1000 kg + 2×250 kg, összesen 2500 kg-nyi, a szárnyak alatt pedig további 2×250 kg bombarakomány helyezhető el. A szárnyak alatti bombák helyére cseppalakú benzin póttartályok is felszerelhetők, amelyek a gép hatótávolságát ez esetben növelik.

A német légierő új Do. 217. bombázó harcigépével ismét csodálatra késztet a nagyszerű német repülőgéptechnika iránt, amely folyamatosan új és új harcigépek gyártásával biztosítja a német légierő sikeres tevékenységét. Ez a légierő pedig mind a haditudomány, mind a háború gyakorlati vezetésének állandóan új irányokat mutat, új elveket fektet le és bámulatos eredményeket produkál, mert nagyszerű személyzete mellett pompás repülőgépekkel rendelkezik.

z. e.

Hogyan készülnek a Fieseler-féle gólyák

Gerhard Fieseler a világháborúban mint vadászrepülő vett részt a macedón arcvonalon, majd az összeomlás után mint műrepülő tette nevét világhírűvé. 12 évvel ezelőtt alapította meg repülőgépgyárát, — négy munkással! Egy személyben volt konstruktőr, technikus, szerelő, berepülő, üzletvezető, egyszóval minden szerepet saját maga töltött be, minden munkát maga végzett. Ma már gyára a nagyobbszerű német gyárak közé tartozik és gyártmányai, a híres Fieseler-féle Gólyák, a német haderő egyik legérdekesebb gépei közé tartoznak.

Gerhard Fieseler mérnök nyilatkozott legutóbb az Arbeitertum című német folyóirat munkatársának arról, hogy milyen szerepet töltöttek be vállalatánál a munkások ötletei. A népszerű repülőgéptervező előadta, hogy kezdettől fogva arra törekedett, a munkások ne a munkaadót lássák vállalatában, hanem egységesen illeszkedjenek bele a vállalat életébe és annak kiegészítő alkatrészeként érezzék magukat. Ebből a célból mintaszerűen fizette mindig a munkásait, másrészt pedig minden megengedhető könnyítést és szociális kedvezményt megadott számukra. Ami pedig a munkát illette, mindig meghallgatta munkásainak véleményét s már a kezdet kezdetén úgy történt a munka elkészítése, hogy tervezés után összeült a munkásokkal és velük együtt tárgyalta meg a gép készítésének egyes részleteit. 1936-ban pedig, amikor már nagyobb arányú lett a gyár és ez nehézségekbe ütközött, akkor a birodalomban első vállalatként rendszeresített egy versenyt, amelynek neve volt: Gondolj a munkahelyedre!... lényege pedig az, hogy a munkások a verseny egy hónapja alatt beadták a versenyvezetőségnek azokat a javaslataikat. amelyek révén vagy a munkát lehetett egyszerűbbé tenni, vagy pedig a gyár készítményeit jobbakká. Már ebben az évben 268 javaslat érkezett be s a javaslatokat érdemük és értékük szerint jutalmazta. a benyujtó munkásokat pedig megfelelő előléptetésben is részesítette. Évről-évre megrendezte ezeket a »javaslathónapokat« a vállalat, egyre fokozódó eredménnyel. 1940-ben például 1537 javaslat érkezett be, majd az 1941-es évben gyengébb visszaesés után, 1942 márciusában került az idei javaslatverseny lebonyolításra. Ebben a hónapban összesen 2511 munkás nyujtott be ötletes javaslatot, amit az is mutat, hogy ezideig a feldolgozásra kerülő javaslatok közül 1978-at lehetett kisebb-nagyobb összeggel megjutalmazni, összesen 14.910 birodalmi márkával. Egyéb 463 javaslat nem tartalmazott életerős ötletet, de a buzgalom jutalmául a 463 javaslat szerzőjét is összesen 1886 birodalmi márka jutalomban részesítettük. Hogy a javaslatokkal mennyi munkaidőt és fáradtságot takaríthattunk meg, illetőleg, hogy gyártmányaink mennyire tökéletesedtek a munkások javaslatai által, azt egyelőre még nem lehet megmondani, ennek a kiszámítása folyik még. Azonban a mult évek tapasztalata alapján nyugodt lélekkel lehet állítani, hogy minden vonatkozásban igen értékes eredményeket hoz a javaslathónap és sokszor előfordul, hogy egy-egy munkás, akit eddig semilyen figyelembe nem vettünk, olyan életerős és ötletes javaslattal állott elő, hogy utána teljesen más beosztásba lehetett helyezni, ahol a neki jobban megfelelő munkahelyen tehetségét jobban és céliranyosabban tudta érvényesíteni. Ilyeténképpen a javaslathónapok tanulsága alapján számos munkáskarriert indíthattunk el és például a gyár egyik osztályának vezetője egy olyan munkás, aki négy esztendőn keresztül egyszerű munkásként dolgozott, de aki az 1937-es versenyen ötletei révén annyi hozzáértésnek adta a tanujelét, hogy egyszerre kivált a többi közül s ennek megfelelően természetesen, történt jutalmazása és előléptetése is.

Az intézmény egyébként remekül bevált nemcsak abban a vonatkozásban, hogy ötleteket termelt, hanem főleg, hogy a munkásság az intézmény révén közelebb került a vállalathoz, kiegészítő része lett a vállalatnak olyan mértékben, mint azelőtt még soha sem volt s ennek lelki kihatásai is teljesen érvényesülnek a teljesítmények terén. Ez pedig nem lényegtelen körülmény, mert ma a nemzet nagy élethalál harca nem kis részben attól függ, hogy a gyárak termelő képessége mennyiben állja a versenyt a tengerentúli hatalmak termelésével. Aki ma jobbat és többet termel, az a fél győz, — itt viszont a munkamódszerek játszanak döntő szerepet. Munkaviszonyok terén Németország toronymagasan az ellenséges államok munkaviszonyai fölött áll, — ebből következik a végső győzelem kérdése is.



Sebesültszállító »Storch« Afrikában

Hitler sebesültszállító repülőgépet ajándékozott a Magyar Vöröskeresztnek

Szeptember 17-én ¾11 órakor hatalmas, háromotoros, Ju 52 mintájú, alul kékesszürkére, fölül terepszínűre festett repülőgép tűnt fel a budaörsi hegyek irányából. A pompás gép oldalán és szárnyain messziről láthatóan fehér alapon tüzvörös színű vöröskereszt virított, amely barátnak és ellenségnek egyaránt azt parancsolja, hogy ne vegye tüz alá, mert a harctéren sebesült katonákat hordoz tágas belsejében.

A pompás, minden izében vadonatúj sebesültszállító repülőgépet *Hitler* vezér és kancellár ajándékozta *Kállay Miklósnénak*, a miniszterelnök hitvesének. A miniszterelnök felesége nemcsak a hadigondozás kérdéseivel foglalkozik igen behatóan, de nagy szeretettel törődik a Magyar Vörös Kereszt ügyeivel is. Ő vetette fel azt a gondolatot, hogy a Vöröskereszt minden kívánalomnak megfelelő szállítórepülőgépet szerezzen be. Amikor a német nép vezére tudomást szerzett a miniszterelnök feleségének nemes szándékáról, ajándékképpen egy Ju 52 mintájú sebesültszállító repülőgépet ajánlott fel.

HE 111-EN JÖN HITLER KIKÜLDÖTTE

Néhány perccel a vöröskeresztes gép megérkezte után egy He 111 mintájú kétmotoros bombázó tűnt fel a látóhatáron és egy kör leírása után leszállt a budaörsi repülőtér főszőnyegére. Ez a gép a Führer főhadiszállásáról érkezett és magával hozta Hitler személyes kiküldöttjét, Hevel rendkívüli követet és meghatalmazott minisztert.

ÜNNEPÉLYES FOGADTATÁS

A sebesültszállító repülőgépet ünnepélyes keretek között adták át a miniszterelnök hitvesének. A repülőtéren megjelent a m. kir. honvéd légierők képviseletében *vitéz Csenkey Géza* vezérőrnagy. Jelen volt továbbá *vitéz Tarnóy Sándor* ezredes, *Merényi Scholtz Gusztáv* orvos-alezredes, valamint a légi erők több magasrangú tisztje. *Jagov* követ vezetésével kivonult a budapesti német követség több tágja, akiknek sorában *Fütterer* vezérőrnagy, légügyi attasét is ott lehetett látni. A betonkifutó szélén felvonult a hivatásos, az önkéntes és a tábori ápolónők szinpompás csoportja.

Kállay Miklósné bárcziházi Bárczy István miniszterelnökségi államtitkár kiséretében érkezett a repülőtérre, majd fogadta *Hevel* követ jelentkezését, aki Hitler jókivánságait tolmácsolva, átadta a gépet.

VADONATÚJ, POMPÁSAN FELSZERELT GÉP

A Führer ajándékgépét a sebesültszállító-repülés minden vivmányával felszerelték. A géptörzsben hármasával egymás fölött 12 ágyat helyeztek el, de ezek mögött még a kisérő orvosoknak és a segédszemélyzetnek is bőséges hely jut. Az ágyak leemelhetők. A gép oldalborítása olyan, hogy a hordágyakat minden elforditás nélkül, a legkisebb megrázkódtatással ki lehet emelni a gépből. A gép hátsó részében mindenre kiterjedő gondossággal berendezett gyógyszertár van, úgyhogy a gép légi útjain, ha sürgős szükség követelné, kisebbfajta műtéteket is el lehet rajta végezni.

A Magyar Vöröskereszt a pompás gépet a m. kir. honvéd légierők rendelkezésére bocsátotta. A gép a közeli jövőben már el is indul első útjára, hogy életet és megmenekülést hozzon, a távoli orosz mezőkön az otthonért oly bátran harcoló magyar katonáknak.

A Telefongyár Részvénytársaság hazafiasan érző vezetősége, munkássága és tisztviselői kara a felszabadult Ujvidék szabad királyi városnak és közönségének díszes országzászlót ajánlott fel, melynek ünnepélyes beiktatása szeptember 27-én déli 12 órakor volt a szabadságtéri Ereklyés Országzászlónál. A zászlót a Telefongyár részéről vitéz Kelenfy Károly vezérigazgató adta át, az Ereklyés Országzászló Nagybizottsága részéről a beiktató beszédet dr. Preszly Lóránd csendőrezredes, bizottsági tanácstag mondta. A zászlót Újvidék városának nagyobbszámú küldöttsége vette át. Az adományozott Országzászló ünnepélyes felavatása Újvidéken lesz.

Egy nélkülözhetetlen készülék

A polgári és katonai repülőgép szeme

»K. K.« — A hosszú- és rövidhullámú fedélzeti adó-vevő berendezések képezik a modern repülötechnika legtökéletesebb segédeszközét. A háború általában a technika előbbrevitelét szolgálja. A repülésre kétszeresen áll ez a tétel és a laikus számára szinte félelmetes módon haladt előre a drótnélküli híradást szolgáló fedélzeti berendezések javítása, amely nélkül lehetetlen volna a biztos, veszélymentes repülést elképzelni.

A szaknyelven csak egyszerűen »hosszú-rövid«-nek nevezett a fedélzeti műszerek legbecsesebbike, egy úgynevezett általános készülék, amely egy Telefunken kombinált adó- és vevőből áll. Az adóállomás hosszú- és rövidhullámon dolgozik 400 métertől 800 méterig, illetve 30 m-től 100 m-ig. Ugyanigy a felvevőgép is, azzal a különbséggel, hogy rövidhullámon 25-től 100 m-ig terjedően. Egyazonos elvű második kivitelnél, amelyek főleg a távolfelderítő és nehéz bombázók felszereléséhez tartozik, a hosszúhullám hatótávolsága pláne 500 m-től 1000 m-ig terjed.

A »rövid-hosszú« állomásokkal telefon vagy távirati összeköttetés, morse, vagy beszédszünetekben szikratáviratozás eszközölhető egyszerű átkapcsolással. A Telefunken ugyancsak automatikusan oldotta meg az adóról a vevőre való átkapcsolást is.

Nagy frekvenciális skála, feltűnően tökéletes üzembiztonság és egyszerű, könnyű kezelés jellemzik ezt a ma vitéz repülőink életét biztosító, a háború után pedig a polgári repülés biztonságát szolgáló fedélzeti rádióállomást. Kevés, áttekinthetően elhelyezett kapcsolók és fogantyúk jelentik a további előnyöket. A készülék hatótávolsága repülésközben alkalmas forgalmi frekvencia felhasználása esetén a hosszúhullámon mintegy 450 kilométer, rövidhullámon pedig mintegy 1000 kilométer. E hallatlan számok folytán fogalma lehet az olvasónak róla, hogy mit is jelent egy ilyen Telefunken készülék például a harcbavetett egységek számára.

A statisztikai adatok kimutatták, hogy a repülőgépszerencsétlenségek száma megközelítően sem olyan nagy, mint az egyéb közlekedési eszközök évi átlaga. A háború előtt is már a legbiztosabb — és leggyorsabb — helyváltoztatási eszköznek a repülőgép bizonyult. A háború folyamán ez a biztonság és műszaki tökéletesedés rohamléptekkel haladt előre. Vonat, autó, kerékpár, lovaskocsi az áldozatok többszörösét követelik, mint a diadalmas gépmadarak. Ennek elsősorban nem a kiváló gépkonstrukció a magyarázata, — hiszen az előfeltétel — hanem a nagyszerű irányzókészülékek.

Felelős szerkesztő és kiadó:
JÁNOSY ISTVÁN
FŐSZERKESZTŐ
⊙
MAGYAR SZÁRNYAK
megjelenik havonta kétszer
minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 12 pengő, vállalatoknak, jogi személyeknek évi 40 pengő. Egyes szám ára 50 fillér. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII., Király-u. 93. sz. Telefon: 222—422. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.
⊙
Kéziratokat és fényképeket nem őrzünk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.



DORNIER
DO 217
ZUHANÓBOMBÁZÓ

425274 — Athenaeum irodalmi és nyomdai rt. mélynyomása Felelős: Kárpáti Antal igazgató